Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences, v. 2, 3, 5, 8 (en one volume) 1963

1968

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, SEPT-ILES,
3:00 P.M.

Le dix-neuvième jour de mai, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ETIENNE PAQUET, âgé de 58 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle est votre occupation?
R J'ai plusieurs occupations; je suis maître de havre à Sept-Iles et je suis huissier de la Cour Supérieure aussi; ensuite de ça, je suis gérant d'une

compagnie de câbles de télévision.

Q Ce qui nous intéresse surtout, c'est votre fonction de maître de havre.

I should like to find now as exhibit 292 chart 1212 Cape Whittle to Bic, and as 293 chart 1214, Baie des Sept Iles.

Q Depuis quand êtes-vous maître de havre à Sept Iles, monsieur Paquet?

R Depuis le premier (1er) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Depuis le premier (1er) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Est-ce qu'avant le premier (1er) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962), le port de Sept-Iles était un port public avec un maître de havre?

R Non monsieur, pas à ma connaissance, toujours.

Q Pas à votre connaissance?

R Non monsieur.

Q Pouvez-vous décrire à la Commission les quais qui existent à Sept Iles, les quais publics et les quais privés?

R Dans la baie de Sept Iles, il existe premièrement le grand quai de Iron Ore, ce quai ici.

Q Comment s'appelle-t-il, ce quai ici?

R Ca, c'est le quai de la Pointe aux Basques.

Ensuite de ça, il y a l'autre quai du Gouvernement Fédéral, on l'appelle le quai de la rue Monseigneur Blanche.

Ensuite de ça, il y a un autre petit quai en face de l'Eglise, celui-là n'a pas de nom précis.

Q Parmi ces quais-là, quels sont les quais privés et quels sont les quais publics?

R Les quais de Iron Ore sont des quais privés.

Q Et tous les autres...

R Sont des quais publics, des quais du gouvernement.

Q Est-ce que vous avez gardé des records des entrées et des sorties des navires à Sept Iles?

R Non..... non monsieur, je n'ai pas pu. J'ai enregistré ceux où j'allais collecter les droits de havre, mais je n'ai pas d'autres records que ça

Q Maintenant, vos fonctions de maître de havre comprennent la direction du trafic maritime dans le port de Sept-Iles?

R Dans le havre. Je voudrais ajouter aussi, monsieur, que de l'autre côté de la baie de Sept-Iles, ici, qui est dans le havre de Sept-Iles, il y a aussi deux quais: le quai de la Gulf Pulp and Paper où il y a plusieurs bateaux qui viennent accoster; ensuite de ça, il y a le quai de la Wabush Mines qui est un quai neuf qui

n'a pas été utilisé beaucoup encore, mais qui va commençer cet été à marcher passablement.

Q Est-ce que ces deux quais sont des quais publics ou privés?

R Ces deux quais-là sont privés.

O Ce sont deux quais privés?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, monsieur Paquet, je vous montre la carte 1214 qui comprend la baie de Sept-Iles et aussi un plan de Sept-Iles; cette carte-là ne démontre pas, apparemment, les limites...

R Oui, ici, les limites du havre - harbour limits.

O Qui s'étend du Pointe aux Basques...

R De la Pointe aux Basques à la Pointe au Corbeau, qui comprend la Pointe Noire qui est ici , à l'intérieur.

Q Et tous les quais que vous venez de mentionner sont à l'intérieur des limites du havre?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, pour revenir à ma question: Vos fonctions sont de surveiller le trafic maritime à l'intérieur du havre?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que c'est exact?

R Oui monsieur.

Q En accomplissant ces fonctions-là, est-ce que vous avez l'occasion d'entrer en contact avec les pilotes?
R Très peu.
Q Très peu?
R Très peu.
Q De quelle façon entrez-vous en contact avec les pilotes?
R Voici: Il arrive quelquefois que je vais à bord des bateaux pour faire la perception des droits de havre, et il arrive quelquefois que je rencontre les pilotes qui sont à la chambre du capitaine. Pas plus que ça.
Q Alors, c'est plutôt une rencontre sociale qu'une rencontre d'affaires?
R Bien, des rencontres d'affaires avec eux, je n'en ai pas.
Q Vous n'en avez pas?
R Non.
Q Alors, qui dirige le trafic, en fait, dans le port de Sept-Iles?
R Pour les bateaux de Iron Ore, c'est la compagnie Iron Ore elle-même qui a ses "tugs" et ses pilotes qui vont chercher leurs bateaux. Leurs bateaux s'ancrent ici, ils ancrent dans la baie, et quand ils sont cédulés pour venir au quai, les pilotes embarquent sur les

"tugs" et ils vont les chercher et ils les amènent au quai
Q Et pour les autres?
R Il arrive quelques fois - je m'excuse, j'ai oublié un autre quai aussi; il y a le quai de Imperial Oil, ici, qui est un autre quai privé où les "tankers" vont s'accoster pour décharger leur cargaison.

LE PRESIDENT:
Q C'est juste voisin, ça, ici en arrière?
R Oui, c'est juste voisin.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Q Et quant aux quais publics, qui assignent les endroits où les navires doivent accoster?
R Les navires s'amènent au quai, généralement, et quand il n'y a pas de place, il y a l'agent de quai qui s'occupe de ça.

LE PRESIDENT:
Q Pour les quais publics, ça?
R Pour les quais publics, oui, il y a un agent de quai ici, et c'est lui, généralement, qui fait ranger les bateaux.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Q Est-ce que l'agent du quai est monsieur

Therrien?

R Monsieur Therrien, oui.

Q Warf agent?

R Oui monsieur.

Q A part des remorqueurs que vous avez mentionnés, qui sont la propriété de Iron Ore Company, je crois...

R Je ne sais pas si c'est la propriété de Iron Ore Company; à tout évènement, ils travaillent pour Iron Ore Company.

Q Est-ce qu'il existe d'autres remorqueurs?

R Il peut en venir dans la baie, mais pas qui..... qui ne travaillent pas ici à manoeuvrer les bateaux pour les amener; je n'ai pas eu connaissance, du moins. Mais il arrive..... je ne pourrais pas vous affirmer, mais par exemple, pour les bateaux, les gros "tankers", par exemple, ils requièrent les services des "tugs", quand ils ne sont pas capables de s'accoster eux autres mêmes.

Ca, ce sont des arrangements personnels qu'ils font avec la compagnie Iron Ore, parce qu'il y a seulement la compagnie Iron Ore qui a des "tugs" ici.

Q Est-ce qu'il existe deux autorités qui contrôlent les activités portuaires, privées et publiques?

R Non, la compagnie Iron Ore s'occupe de son trafic à elle; la balance, c'est laissé à la discrétion des capitaines qui arrivent et qui viennent s'accoster

aux quais pour décharger leurs marchandises.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, SEPT-ILES,
3:00 P.M.

Le dix-neuvième jour de mai, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

GABRIEL MIMEAULT, âgé de 37 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:

Q Quelle est votre occupation?
R Chef pilote pour la compagnie Iron Ore.
Q Depuis combien de temps?
R Depuis juin mil neuf cent cinquante-cinq (1955).

Q Vous détenez un certificat de compétence, à ce qu'on nous a dit tout à l'heure. Est-ce que c'est exact?

R J'ai juste un certificat de maître "home trade" et un capitaine "inland".

Q Eaux intérieures?

R Oui.

Q Quand avez-vous obtenu votre certificat, capitaine?

R L'hiver de mil neuf cent quarante-huit (1948), quarante-neuf ("49), à Rimouski.

Q Et est-ce que vous avez déjà servi comme commandant d'un navire, avant de devenir pilote?

R Non.

Q En quelle qualité avez-vous servi à bord des navires?

R Comme deuxième officier.

Q Sur quelle sorte de navire?

R Un bateau de passagers de la Clarke Steamship.

Q Qui voyageait de quel endroit?

R De Montréal à Blanc Sablon.

Q Et combien d'années avez-vous au total, d'expérience en mer?

R Quand j'ai abandonné la navigation, j'avais au-delà de 72 mois en mer

Q 72 mois en mer?

R Y compris du début aller jusqu'à la fin

Q Et c'est vous qui avez été le premier pilote ici?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, comme premier pilote, est-ce que c'est vous qui avez entré le premier navire qui est venu ici?

R Non, pas le premier navire; j'ai commencé à faire le pilotage en juin mil neuf cent cinquante-cinq (1955), mais les opérations avaient commencé en août mil neuf cent cinquante-quatre (1954).

Q En août mil neuf cent cinquante-quatre (1954). Pouvez-vous nous raconter votre expérience sur le premier navire?

R Je travaillais pour la compagnie Iron Ore à terre, je m'occupais d'épisser des "wires" d'acier; ça faisait longtemps que je voulais entrer dans le pilotage, et tout en travaillant pour la compagnie Iron Ore, après, - beaucoup de bateaux qui ont fait la demande de pilotes, après mon ouvrage terminé, je travaillais le jour, et le soir, j'allais rentrer les bateaux.

J'ai débuté au mois de juin, et c'était un Liberty appartenant à une compagnie norvégienne, et j'ai continué le pilotage jusqu'à l'automne mil neuf cent cinquante-cinq (1955), par mes soirs; et sur la finition de l'année, la compagnie Iron Ore m'a laissé piloter dans le

jour, c'est-à-dire sur mes heures de travail.

Q Maintenant, lorsque vous avez piloté ce navire norvégien, est-ce que c'était la première fois que vous manoeuvriez un navire le long d'un quai?

R Oui monsieur.

Q C'était la première fois?

R Oui monsieur.

Q Comment en êtes-vous tiré?

R Je m'en suis tiré numéro 1; il ne s'est jamais aperçu que c'était la première fois.

Q Est-ce que vous l'avez dit au capitaine?

R Jamais.

Q Est-ce que vous l'avez dit à la compagnie Iron Ore?

R La compagnie Iron Ore devait le savoir, sans doute.

Q Lorsque vous avez fait du pilotage le soir, est-ce que vous étiez payé pour ça?

R Oui monsieur.

Q A part votre salaire?

R J'étais payé - la compagnie Iron Ore n'avait rien, dans le temps, à faire avec ça; j'étais complètement indépendant.

Q C'est après qu'on a vu que ça fonctionnait qu'on vous a demandé de devenir pilote?

R Oui monsieur.

Q C'est ça?
R Oui monsieur.
Q Maintenant, vous avez quatre pilotes sous vos ordres, je crois?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous exerçez des pouvoirs disciplinaires sur ces pilotes-là?
R Disciplinaires..... à part de se garder à jeûn, et aucune contrebande, je n'ai aucune discipline, d'abord que l'ouvrage est bien fait.
Q Maintenant, est-ce que c'est vous qui avez choisi ces pilotes?
R Non monsieur, mais sur ça, on peut dire que j'ai été approché pour demander mon opinion avant que la compagnie engage le monsieur.
Q Est-ce que vous leur avez fait passer des examens quelconque avant de donner votre opinion?
R J'ai toujours été pour qu'ils aient un certificat de "master".
Q Quelle classe?
R Suffit qu'il était dans les eaux "inland", et je suis un "inland", j'ai demandé: "inland" en montant, "inland" ou "deep sea", "home trade".

Il n'a jamais été question - si les autres avaient des certificats de "master", s'il y avait quelqu'un qui s'était présenté, je n'aurais pas été contre.

Q Evidemment. Maintenant, est-ce que à part de demander si ces gens-là avaient un certificat quelconque, une classe, est-ce que vous avez eu des entrevues avec ces gens-là avant de les recommander?

R L'entente était que je leur faisais subir un entraînement de trois mois, ce qui veut dire qu'ils étaient sous ma surveillance.

Au début, ils venaient avec moi à bord des bateaux, sur l'accostage des bateaux, avançer les bateaux, sortir les bateaux; et quand je pensais qu'ils étaient bons pour avançer ou sortir, ils commençaient toujours par avançer et sortir, avant de rentrer les bateaux seuls.

Quand ils commençaient, j'étais toujours avec eux pour rentrer les bateaux, même pour avançer ou sortir, avançer et sortir, je pouvais être avec eux à trois ou quatre bateaux, et pour rentrer, je pouvais être avec eux pour une douzaine de bateaux, et après, je les laissais aller suivant les conditions de la température.

Q Maintenant, est-ce que ces gens-là pilotent aujourd'hui le même genre de navires que vous pilotiez lorsque vous avez commencé votre travail?

R On pourrait dire que la classe de bateaux a beaucoup changé, parce que dans le temps, nous en avions beaucoup de la classe du Liberty Ship, et des Parc Ship.

Aujourd'hui, le tonnage est beaucoup plus

gros. Nous avons plus de vrais bateaux de minerai. Avant, nous avions plutôt des bateaux de cargo qui charroyaient le minerai, de faible tonnage.

Q Pourquoi croyez-vous qu'un entraînement quelconque soit nécessaire ici?

R C'est parce qu'ici, il y a sans doute aucune question pour l'eau, nous avons beaucoup d'eau; c'est une question que les bateaux sont appelés à venir au quai avec un minimum de ballast, et c'est une question de vent, nous avons beaucoup de grands vents qui affectent - qui nous affectent beaucoup, et qui pourraient être très dangereux si le pilote n'est pas au courant.

Q Comment avez-vous appris à les connaître, ces vents-là?

R C'est parce qu'avant de commençer le pilotage, j'ai travaillé quatre ans sur les quais de Sept-Iles ici à voir accoster des bateaux sans pilote, et avoir vu assez d'avaries, et avoir étudié la manoeuvre qui se faisait dans le temps.

Q Alors, vous n'avez pas subi d'entraînement.

R Je me suis entraîné seul à voir accoster les autres bateaux.

Q A part des vents, est-ce que les courants affectent votre manoeuvre?

R Sans doute, quand les bateaux approchent

le quai avec un fort tonnage de ballast, ça affecte.

Q Quelle est la direction du courant, ici?

R Le long du quai.

Q Le long du quai?

R Nord et sud.

Q Est-ce que le courant change avec les marées?

R Pas toujours. Avec les gros vents d'est, avec un vent d'est de plus de vingt-quatre (24) heures, nous pouvons dire que les courants viennent de l'est.

Q Quelle est la vélocité de ces courants?

R Trois ou quatre noeuds.

Q Trois ou quatre noeuds?

R Mais pas très souvent quatre noeuds; on peut dire: trois.

Q Alors, ç'a été mesuré comment, ça?

R On peut dire: A peu près.

Q A peu près. Maintenant, est-ce que vous êtes satisfait des aides de navigation pour entrer et sortir du port?

R Oui, je croirais que nous sommes satisfaits, ainsi qu'après en avoir parlé à beaucoup de capitaines de bateaux qui sont venus ici, ils ont été réellement satisfaits de l'entrée et de la sortie du port de Sept-Iles.

Q Mais vous, comme pilote, trouvez-vous

que c'est satisfaisant?

R C'est satisfaisant, mais la compagnie Iron Ore a fait construire un set d'enlignement, sur ma recommandation, et, je peux dire, sur la recommandation de tous les pilotes, et quand j'ai présenté ça à la compagnie Iron Ore, ils ont fait construire un set d'enlignement qui nous aide à aborder le quai dans les grands vents qui portent sur le quai, le vent d'ouest ou de sud-ouest, pour savoir notre dérive, ou enfin qui est très utile pour prendre un ancrage ici, dans la baie de Sept-Iles.

Q Qui entretient ces aides-là?

R Nous avons juste un set d'enlignement qui appartient à la compagnie Iron Ore.

Q C'est la compagnie qui l'entretient?

R C'est la compagnie qui l'entretient.

Q Suivant votre expérience, est-ce qu'il y a plusieurs navires qui se dispensent de vos services, quand ils viennent ici?

R Je vais vous donner un exemple: En mil neuf cent cinquante-six (1956), la compagnie Iron Ore m'avait donné le droit d'accoster n'importe quel bateau que le capitaine demandait les services de pilotage, et sur une quantité de six cent vingt-cinq (625), je crois, ou six cent quarante (640), j'ai fait quatre cent quatre-vingts (480) approches seul; j'étais seul pilote.

Q Alors, vous avez été accepté?

R J'ai été demandé quatre cent quatre-vingts (480) fois sur six cent vingt-cinq (625).
Q Ca, c'était en mil neuf cent cinquante-six (1956)?
R En mil neuf cent cinquante-six (1956).
Q Maintenant, en mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que vous pouvez dire combien de navires sont entrés ici sans pilote?
R .....
Q Est-ce que ce serait possible de trouver ça?
R En mil neuf cent soixante-deux (1962), je crois qu'il n'y a aucun navire qui est entré au quai de la compagnie Iron Ore sans pilote.
Q Mais vous faites du pilotage ailleurs qu'au quai de la compagnie?
R Oui, nous allons au quai de Imperial Oil, au quai du gouvernement.
Q Est-ce que les navires de Imperial Oil se servent de pilotes?
R Nous pouvons dire que les pétroliers côtiers ou les bateaux du fret côtier, ne demandent pas les services de pilotage.
Q Est-ce qu'ils en ont déjà demandé?
R Pas à ma connaissance.
Q Dans les navires de la Clarke Steamship,

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, CHANDLER,
7:00 heures P.M.

Le vingtième jour de mai, l'an mil neuf cent soixante et trois:

THE PRESIDENT:

As far as my little speech I use to give when starting the audience, those who are English speaking here have been fully brief, so, I will say it in French.

Voici, messieurs, pour ceux de Chandler, vous êtes peut-être surpris de nous voir arrêtés ici. C'est que, comme vous le savez, nous avons été nommés, mes collègues et moi-même, sur une Commission Royale d'Enquête sur le pilotage.

Les termes de référence, le mandat que nous avons est large, et très vague. Nous avons tout d'abord à définir le pilotage, à trouver qu'est-ce que c'est que le pilotage au Canada en général.

Et après ça, une fois que cette expérience-là sera acquise, d'étudier ce que nous avons vu et ce que nous avons trouvé, d'étudier et comparer ça avec l'application de la loi, et de faire les recommandations qui peuvent s'imposer.

C'est pour ça que nous avons commencé à faire cette visite de tout le pilotage dans le Canada en général. Nous avons commencé au mois de février, nous avons été dans les Provinces Maritimes, à Charlottetown et à St-Jean Nouveau Brunswick.

Nous avons procédé de là sur la côte du Pacifique où nous avons vu de Prince Rupert à Victoria; et par la suite, nous avons fait, il y a trois semaines, Terre Neuve, nous avons passé quinze jours dans la province de Terre Neuve.

Et maintenant, nous avons visité, ces jours derniers, la côte nord du St-Laurent. Nous faisons actuellement la Baie des Chaleurs, et nous continuerons notre

voyage sur le C.D. Howe le long de la côte du Nouveau Brunswick pour voir tous les ports où il y a du pilotage organisé, et même du pilotage quelconque.

Après ça, nous continuerons les séances à Halifax et à North Sdyney.

Après ça, en juin, nous commençerons le St-Laurent, et nous finirons à la fin de l'automne à la tête des grands lacs, et à la fin de tout, il y aura à Ottawa des séances publiques générales pour tout résumer, pour faire des plaidoiries, si je peux dire.

Par conséquent, nous sommes venus ici sachant que Chandler est un port de mer, et que par conséquent il peut y avoir des problêmes de pilotage, et on ne nous a pas demandé d'étudier seulement le pilotage organisé, mais tout ce qu'il y a de pilotage.

Alors, nous sommes venus pour savoir qu'est-ce que c'était que le pilotage ici à Chandler, et s'il y avait quelques problêmes, et ceci s'étend non seulement à Chandler, pour tous les problêmes que vous pourriez avoir ici, mais dans la Baie des Chaleurs, parce que je sais que Me Doiron s'est intéressé à la Chambre de Commerce, il a été le président jusqu'à l'an dernier, et

actuellement, il est sur le conseil provincial.

Alors, si dans votre organisation, vous pensez qu'il y a des problèmes de pilotage, des choses que nous devrions savoir, veuillez communiquer avec nous si vous voyez des faits que nous devrions savoir, ou pour nous faire des recommandations, et tout cela sera bienvenue.

Un autre mot pour vous dire que nous ne sommes pas du département des Transports. Nous émanons du gouvernement, et nous sommes une entité complètement différente, nous sommes une Commission Royale d'Enquête tout à fait indépendante, et le département des Transports est ici représenté par un agent de liaison qui est le Capitaine Slocombe qui est assis juste à côté de vous, monsieur Doiron.

Alors, c'est ça notre ouvrage, et l'avocat de laCommission, dans quelques minutes, va poser des questions aux pilotes, entre autre, et à ceux qui pourront lui donner quelques renseignements, et tout renseignement que vous nous donnerez sera bienvenu.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que le texte qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, CHANDLER,

7:00 heures P.M.

Le vingtième jour de mai, mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

PIERRE MOLLOY, âgé de 49 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle est votre profession?
R Commerçant.
Q Est-ce que vous êtes aussi pilote à Chandler?

R Je le suis.

Q Depuis combien de temps exerçez-vous la fonction de pilote?

R Depuis douze (12) ans.

Q Douze (12) ans?

R Oui.

Q Comment êtes-vous entré dans le service de pilotage ici à Chandler?

R J'ai commencé avec mon père à l'âge de quatorze (14) ans.

Q Qu'est-ce que vous avez fait?

R J'apprenais avec lui, il me montrait, c'est lui qui était pilote, et il m'a entraîné, et en mil neuf cent cinquante et un (1951), mil neuf cent cinquante (1950) ou mil neuf cent cinquante et un (1951), j'ai pris la charge.

Q Alors, vous aviez subi un apprentissage d'à peu près combien d'années avec votre père?

R Ah, dix ou douze ans.

Q Dix ou douze ans avec votre père?

R Oui.

Q Et qu'est-ce que vous faisiez avec votre père? Vous alliez à bord des navires?

R Je montais avec lui à bord, et j'étais là quand il donnait ses commandements, il m'expliquait.

Q Est-ce qu'à part cette expérience-là,

vous avez eu d'autre expérience sur des navires?

R J'ai travaillé dans la construction de bateaux de dix mille tonnes, jusqu'à la finition du bateau complète, et j'étais à bord quand on faisait les tests, et jusqu'à Halifax, pendant trois ans et demi.

Q Pendant trois ans et demi. Maintenant, qu'est-ce que vous faisiez à bord de ces navires-là pendant les tests?

R J'étais "piece work", "supervisor" pour la soudure, le "caulkage"et le rivetage.

Q Dans le cas de voyages d'essai, quelles étaient vos fonctions?

R Non, elles se limitaient à ma position. Ca se limitait à ma position, quoique j'avais accès, mais ça n'a rien à faire du tout avec ça.

Q Mais sur les navires, durant les voyages d'essai, est-ce que vous vous teniez sur la passerelle?

R J'avais accès seulement, aucune responsabilité, rien du tout.

Ca n'a rien à faire avec ça, seulement, je regardais ça pour moi-même, vous comprenez.

Q C'est la seule expérience que vous avez eue de navire?

R Oui.

Q Jusqu'à temps que vous deveniez pilote?

R Oui, j'étais avec mon père avant, qui

me montrait, ici.

Q Maintenant, à quelle date, aussi juste que possible, avez-vous fait votre premier pilotage seul?

R En mil neuf cent cinquante (1950) ou mil neuf cent cinquante et un (1951); et depuis ce temps-là, j'ai toujours continué ça.

Q Et quel était le genre du premier navire que vous avez piloté seul?

R Je dirais: dans deux cent soixante et quinze pieds (275') à trois cent cinquante pieds (350'), dans ça, je pourrais dire.

La longueur des bateaux avec son "net weight"? Est-ce que vous me demandez le "net wieght" ou le tonnage des bateaux ou la longueur ou quoi?

Q Le net tonnage?

R Le net tonnage, il y en avait, ça partait de huit cents tonnes aller jusqu'à trois mille quatre cent.

Q Maintenant, le premier navire que vous avez piloté, de quel tonnage était-il?

R Dix mille tonnes.

Q "Ded weight"?

R Dix mille tonnes "ded wieght", oui.

Q "Ded weight". Est-ce que c'était...

R Avec un capitaine que je connaissais très bien.

Q Est-ce que c'était un "park ship"? Liberty Ship?
R Liberty Ship.
Q Ca, ç'a été votre premier navire, en mil neuf cent cinquante et un (1951)?
R Oui, si je me rappelle bien.
Q Maintenant, depuis ce temps-là, vous pilotez combien de navires, à peu près, par année?
R Environ..... entre 40 à 45 par année.
Q 40 à 45 navires par année?
R Oui.
Q Et quels sont les tonnages nets de ces navires-là, à votre connaissance?
R Bien, je pourrais vous dire, voici, cet hiver, au mois de février, j'ai piloté un bateau de quatre cent quatre-vingt-dix-huit pieds (498') de longueur.
Q Quatre cent quatre-vingt-dix-huit pieds (498') de longueur?
R Quatre cent quatre-vingt-dix-huit pieds (498') de longueur. C'est un bateau, si son tonnage avait été comme les Liberty Ship, il aurait été un douze mille tonnes, seulement que c'était un huit mille tonnes, quatre cent quatre-vingt-quinze pieds (495'), si je me rappelle bien.
Q Est-ce que vous en pilotez plusieurs par année, des navires comme ça, de quatre cent quatre-vingt-

quinze pieds (495') de long?
R De trois cent quatre-vingt-dix (390) à aller à quatre cent cinquante-cinq (455), j'en pilote environ une quinzaine.
Q Une quinzaine par année?
R Une quinzaine par année.
Q Alors, ça, c'est la majorité des navires que vous pilotez dans une année?
R Le port n'est pas plus gros.
Q La majorité des navires que vous pilotez dans une année serait de trois cent cinquante (350) à quatre cent cinquante pieds (450'), à peu près?
R Quatre cent cinquante-cinq (455).
Q Et les autres navires seraient dans quelles dimensions, à peu près?
R Deux cent soixante et dix (270), deux cent quatre-vingt-quinze (295), trois cent vingt-cinq (325). Ca joue là-dedans.
Q Vous en pilotez combien par année de ce genre-là?
R Je dirais: environ vingt-cinq (25), je crois. C'est pas mal approximatif: vingt-cinq (25) à trente (30).
Q Maintenant, vous savez quelle cargaison ces navires-là transportent?
R Bien, j'ai ici - nous reçevons des fois

des bateaux en ballast, et nous recevons aussi des bateaux semi-chargés, qui transportent du cargo général.

Q Qui viennent en porter ou en chercher?

R Non, ils viennent finir leur chargement ou continuer une partie de leur chargement pour en prendre dans d'autres ports.

Environ une douzaine, je dirais, douze à quinze.

Q Qui viennent charger?

R Qui viennent charger une partie de cargo au port.

Q Maintenant, le reste des navires que vous pilotez, ce sont des navires qui viennent décharger de la cargaison, dans ce cas-là?

R Ici, je pilote des bateaux qui viennent décharger du souffre, de l'huile, du "bunker oil", et puis..... non, c'est tout, ça.

Q Vous êtes le seul pilote, ici?

R Mon frère.

Q Votre frère?

R Oui, nous sommes deux.

Q Quel âge a-t-il, votre frère?

R 34, - je crois que c'est 36, plutôt.

Q Et quand a-t-il commencé à piloter?

R Bien, il apprend encore avec moi, actuellement.

Q Il est apprenti?
R Bien non, il a appris avec mon père aussi, mais comme je pilote toujours, il vient avec moi et il apprend, il continue pour prendre plus d'expérience.
Q Est-ce que ça lui arrive d'entrer des navires ou d'en sortir tout seul?
R Oui, il en a déjà fait.
Q Dans les chiffres que vous avez donnés tout à l'heure, est-ce que ça comprend l'ouvrage que votre frère fait, ça?
R Non, je ne compte pas ça; il vient avec moi, vous savez; je veux qu'il soit sûr de son affaire, avant.
Q Vous avez dit que vous pilotiez environ quarante à quarante-cinq navires par année?
R Oui.
Q Est-ce que ça comprend les navires que votre frère pilote tout seul?
R Non, pas cette année.
Q L'an passé?
R Une fois.
Q Et l'autre année avant ça?
R Une couple de fois.
Q Et vous avez tous les deux suivi votre apprentissage avec votre père?
R Oui, lui aussi était avec mon père.

Q Et il continue à servir comme apprenti avec vous?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que tous les navires qui viennent ici prennent des pilotes?

R Bien, ce n'est pas obligatoire, seulement ils en prennent tous.

Q C'est ça que je veux savoir; je ne veux pas savoir si c'est obligatoire.

R C'est arrivé ici voici cinq ans, je crois - il faut que je le dise, vous voulez savoir...?

Q Exactement.

R Ce bateau nous a refusé une fois.

Q Il y a cinq ans de ça?

R Oui. C'est arrivé aussi une fois avec mon père, avant, mais cette fois-là, j'y étais. Il a refusé de nous prendre, il est venu à la côte, ici.

Q Il est venu où?

R Il s'est échoué ici.

Q Et à part ce navire-là qui a refusé de se servir de vos connaissances, est-ce qu'il y en a eu d'autres, depuis cinq ans?

R Non, pas depuis, parce qu'ils en ont tous pris depuis ce temps-là.

Q Ils en ont tous pris depuis ce temps-là?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que tous les navires sans exception, depuis cinq ans, vous prennent comme pilote?
R Excepté les cabotiers, les bateaux "coastal" qui transportent du "freight" pour la Gaspésie, vous savez; eux autres, ils ne nous prennent pas.
Q Ils ne vous prennent pas, eux autres?
R Non, il n'y a pas de tirant d'eau - ils n'ont pas de tirant d'eau, ces bateaux-là.
Q Les navires qui vous emploient, est-ce que ce sont des navires canadiens ou des navires étrangers?
R Toujours des navires étrangers..... oui, excepté..... il y a des bateaux canadiens aussi, des pétroliers, des bateaux canadiens de Montréal. Il est venu aussi United Marine,..... excusez, le bateau canadien de Montréal, en tout cas, deux bateaux canadiens qui viennent ici.
Q Qui se servent de pilote?
R Qui se servent de pilote.
Q Les navires du département de Transport ne s'en servent pas?
R Non.
Q Ils ne s'en servent pas?
R Non. C'est dommage.
Q Maintenant, nous avons tous été témoins, ce soir, de la manoeuvre assez difficile qui a été faite par le commandant du brise-glace C.D. Howe pour s'accoster, pour se garer ici au quai de Chandler. Est-ce que vous

pouvez nous décrire la manoeuvre que vous faites quand vous amenez un bateau ici à quai?

R Bien, premièrement, ce bateau-ci a deux hélices; il peut en faire marcher une d'avant et l'autre de reculons, pour tourner son bateau comme il veut, là.

Il est venu de ce côté-là du quai, il est venu du côté est.

Q Maintenant, vous accostez de quel côté, vous?

R Ecoutez, là, je préfèrerais toujours faire la même chose, moi, ici, du côté est, les bateaux que je pilote ont seulement une hélice, le coin nord, vous avez ici les deux coins du quai n'ont pas de garde, les "fenders".

Q Les défenses, il n'y a pas de défense, les deux défenses qu'il y a de chaque bord du quai ne sont pas attachées dans le bas. Si votre bateau avait touché le coin du quai ici, vous auriez vu cela sur la coque du bateau, en avant, une bosse, on appelle ça un "dent".

Le capitaine n'y a pas touché, il a été chanceux.

La première fois que ç'a été fait, ces réparations-là, en "rubber", je croyais que c'était bon, et j'ai fait ma manoeuvre comme ça, je suis entré comme ça,

j'ai jeté mon ancre et je suis entré de "starboard", j'ai tourné vers l'est, et puis j'ai jeté mon câble, et en arrière aussi pour tourner le bateau, pour l'apporter du côté ouest, et c'était très très calme, il n'y avait pas de brise du tout, à ce moment-là, il n'y avait pas de brise, là, c'était bien calme.

On a tourné le bateau, on a rentré au quai, personne ne s'est aperçu à bord du bateau - quand le bateau a commencé à lever, à monter, - ils déchargeaient ici - le premier maître ..... le bateau était éloigné un peu du quai, il a regardé et il a vu neuf "dents" qu'il y avait dessus, qui s'étaient faits le long du quai.

Ca fait que je n'ai jamais rentré un bateau sur ce côté-là.

Q Alors, du côté ouest du quai, vous n'accostez pas?
R Du côté est.
Q Du côté est, vous n'accostez pas?
R Non.
Q Vous accostez du côté ouest?
R Oui.
Q Est-ce que vous accostez votre navire le nez vers la terre ou le nez vers la mer?
R Le nez vers la mer.
Q Le nez vers la mer?

R Oui. Il faut que je le tourne.

Q Vous tournez votre navire avant de l'accoster?

R Oui.

Q Alors, voulez-vous expliquer à quel endroit vous tournez votre navire, et par quelle manoeuvre?

R Bien, tout ça, écoutez, là, tout ça dépend de la marée et des courants et du vent. Il faut comprendre ça.

Il n'y a jamais une fois que je peux entrer un bateau de la même manière, quand il fait beau, en été, tout ça, des courants que nous avons ici, deux courants en arrière de l'île...

Q Un instant, en arrière de l'île, quel est le nom de cette île-là?

R .....

Q L'île au large du quai. L'île Dupuis, sur la carte 4434. Alors, vous dites: Le courant en arrière de l'île, - êtes-vous au sud de l'île ou au nord de l'île?

R Ici, en arrière de l'île.

Q En arrière, le témoin indique au sud de l'île?

R Au sud de l'île, il y a une roche, elle doit paraître ici.

Q Qui est indiquée sur la carte, et qui

comporte la mention "dries 4 feet". Continuez, monsieur.

R Maintenant, ici, nous avons deux rivières ici qui s'écoulent...

Q Un instant. Vous référez à une rivière qui est indiquée au coin inférieur gauche de la carte 4434.

R A vec la marée descendante, le courant se forme ici, comme ça ici.

Q Le témoin indique un courant en direction nord...

R Vers le quai.

Q ... est vers le quai.

R Ouest.

Q Nord-est, vers le quai?

R Je veux dire, oui, nord-est, oui, c'est ça.

Q Quelle est la force de ce courant-là?

R Je dirais: trois noeuds, trois ou quatre noeuds; ça dépend, ça.

Q Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre-là de trois ou quatre noeuds?

R Bien, mon père m'a toujours dit ça, vous savez.

Naturellement, on ne l'a pas mesuré, mais des ingénieurs sont venus et ils ont dit que le courant, à la marée baissante...

Q Des ingénieurs de quel endroit?

R Local, de Rimouski.
Q Qui ont mesuré le courant? Ils ont mesuré la vitesse du courant?
R Oui.
Q En quelle année, ça?
R Ca fait longtemps de ça.
Q Ca fait longtemps. Et ils vous ont dit la vitesse du courant?
R Trois ou quatre noeuds.
Q Ca, c'est avec le baissant?
R Avec le baissant.
Q Avec le montant, est-ce qu'il y a encore du courant?
R Avant d'aller plus loin, ici, entre l'île et le quai, il se forme deux courants ici, qui forment ici comme une butte de sable; quand celui-là monte, celui-là descend, des fois.
Q Vous indiquez deux courants: un près du quai...
R Entre l'île et le quai.
Q ... un près du quai, en direction ouest?
R En direction ouest, et l'autre en direction est.
Q Et l'autre, près de l'île, en direction est?
R Ca dépend des marées, ça.

Q Et vous dites que ces deux courants-là ont pour effet d'amonceler du sable?

R Non, pas ...

Q Vous avez parlé d'une butte?

R Oui, une butte, mais qui est toujours égale. Ici, il y a plus d'eau que là, il y a un pied de plus d'eau que dans le centre de la butte.

Q En écrivant légèrement, voulez-vous indiquer sur la carte 4434 l'endroit où la butte se forme?

R Je dirais, approximativement, je n'ai pas les pieds exacts, du quai en allant vers le sud, environ deux cents pieds (200') du quai. En anglais, on appelle ça un "horse back".

Q Un "horse back"?

R En anglais, un dit ça, il se forme un "horse back". C'est une expression...

Q Continuez, monsieur.

R Et ensuite, ça descend encore, et à la profondeur de vingt-deux (22) ou vingt-trois (23)...

Q Sur quelle distance cette butte-là se forme-t-elle?

R Je dirais, environ cent à cent cinquante pieds.

Q Ca commence à peu près à deux cents pieds (200') au sud du quai, et ça va vers le sud, cent cinquante pieds (150'), et c'est une butte dans le fond de

l'eau?

R Oui, pas une grosse affaire, environ un pied, un pied et demi.

Q Dans le fond de l'eau?

R Oui, un courant transversal, un comme ça et l'autre qui va là.

LE PRESIDENT:

Q Une espèce de tourbillon?

R Oui, et l'autre descend; les deux sont égals.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous parlez de courant transversal. La direction des courants, s'il vous plaît...

R Est et ouest.

Q Alors, la pente se forme entre les deux courants?

R C'est ça.

Q Est-ce que cette butte-là reste là tout le temps?

R Non, avec les tempêtes, s'il survient une tempête, elle disparaît.

Q S'il survient une tempête, elle disparaît?

R Oui, et si nous sommes un peu sans tempête, elle commence encore à se former pour une affaire

d'environ un pied (1'), d'après les sondages que j'ai pris.
Q Ca, est-ce que ça affecte la manoeuvre de vos navires?
R Bien, voici: Quand je pilote, un bateau en ballast, l'arrière est toujours plus dans l'eau que l'avant.
Q L'arrière est plus profond dans l'eau que l'avant?
R Que l'avant. Ce qui arrive, de la bouée au quai, c'est très court, la distance n'est pas très longue, vous comprenez, ça fait que le bateau, il faut que j'arrête mes moteurs ici, à l'île.
Q A l'île, vous arrêtez la machine?
R Comprenez-vous, il faut aller bien lentement. Le courant va prendre l'arrière du bateau, et il va le pousser comme ça et faire dévier mon devant.
Q Pousser dans quelle direction?
R Ca dépend de ce courant-là, des fois vers l'est, des fois vers l'ouest, ce n'est jamais égal. Ici, par en arrière aussi, et en arrivant ici.
Q Vous dites "ici", à combien de pieds du quai?
R A deux cents pieds (200'). Là, je suis certain, par exemple, je fais attention, j'ai la réaction du bateau, comme on dirait, le "feeling" du bateau, seulement que là, rendu là, je nepeux pas tourner

mon bateau du côté est du quai parce que les approches, les bouts du quai ne sont pas corrects pour toucher avec un bateau.

Q Qu'est-ce que vous voulez dire "ne sont pas corrects"?

R Bien, c'est des coins en ciment, il n'y a aucun "fender" qui tient, là.

Ce qu'il y a là, c'est des tubes en "rubber" de huit pouces (8") qui descendent comme ça, et quand le bateau touche, il s'en va avec le bateau, comme ça, et il lève, et l'autre partie du bateau lève sur le coin, et il se fait des...

Q Des bosses?

R Ca m'est arrivé une fois, j'ai pris l'expérience tout de suite et ç'a été final.

Maintenant, la manoeuvre que je fais, j'entre suivant un angle...

Q Pardon?

R A cent pieds (100') du quai, je dévie ma course, je ne fais pas le "range".

Q Vous déviez votre course de quel côté?

R Du côté ouest, et je jette mon ancre, quand il y a de la houle, des vagues, j'entre environ à deux cents pieds (200') du quai, je me laisse entrer dedans.

Q Là, vous jetez votre ancre?

R Elle est jetée, là, je suis avec, et j'arrête l'ancre.

Q A deux cents pieds (200') du quai?

R Oui, et puis j'ai jeté l'ancre à deux cents pieds (200') du quai, comprenez bien...

Q Vous avez jeté l'ancre à deux cents pieds (200') du quai?

R Oui, cent cinquante (150) à deux cents pieds (200'), ça dépend du courant.

Q Vous laissez le navire approcher vers le quai?

R En somme, en allant vers l'ouest, environ deux cents pieds (200'), disons, du quai, du côté ouest.

Q Deux cents pieds (200') du quai du côté ouest?

R Du côté ouest du quai, et j'arrête, je fais arrêter l'ancre, je la fais tenir, et je me mets "dead slow", et je tourne sur mon ancre, là.

Q Vous tournez l'arrière du navire dans le sens contraire des aiguilles d'une horloge?

R Non, du côté droit.

Q Du côté droit?

R Oui, toujours du côté droit, je tourne du côté droit, et puis, si le bateau ne peut pas s'approcher,

quand il y a trop de vague, je viens avec notre bateau transportant un "heaving line" au quai en arrière, mes hommes "linesmen", les hommes de cordage, de câble, ils tirent le câble au quai.

LE PRESIDENT:

Q Ils l'attachent au quai?
R Ils l'attachent au quai, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ils tirent le derrière du bateau au quai?
R Non, le câble.
Q Vous tirez le derrière du bateau avec le câble?
R Oui.
Q Là, vous l'amenez au quai et il se trouve à être tourné à cent quatre-vingts degrés (180o)?
R Oui.
Q Et il a le nez vers la mer?
R Quand ça va bien.
Q Quand ça va mal?
R Quand ça va mal, il faut avançer, on ne peut pas se servir des câbles, il faut avançer et reculer à cent cinquante pieds (150'), un coup "hard at starboard"...
Q Vous dites que vous avançez et que vous reculez; où est-ce que vous êtes?

R Ici, c'est le quai, j'arrive ici, j'entre ici sur mon ancre, le bateau tourne, il tourne et il entre comme ça.

Si le vent est opposé, si le vent est nord-est, on ne peut plus approcher là, comprenez-vous, parce que le vent le balaye, lui, au large, et je recule, je fais une passe comme ça, avec mon câble, pareil comme ils ont fait ce soir, et j'avance, je recule.

Q Alors, quand il fait mauvais, vous ne vous servez pas de votre ancre, vous vous servez tout simplement...

R S'il fait mauvais, je me sers de mon ancre.

Q Laissez-moi finir ma question.

R Excusez.

Q Quand il fait mauvais, vous ne vous servez pas de votre ancre, ou vous vous en servez?

R Je m'en sers.

Q Alors, la première manoeuvre que vous avez décrite avec votre navire, c'est quand il fait mauvais?

R Quand il y a des vagues, oui.

Q Maintenant, quand vous servez-vous de votre manoeuvre sans ancre?

R C'est préférable, quand il fait beau, de plaçer l'avant du bateau sur le quai, juste le bateau bien droit avec le quai, sur le sens du quai, bien droit,

et je l'arrête à cent cinquante (150), deux cents pieds (200'), environ sur la ligne du "port", l'attachée du "port", "starboard", sur le coin du quai, comprenez-vous, et celle du "port" sur l'autre poteau qui est le troisième, qui est environ cent cinquante pieds (150'), et on tient le bateau là, et graduellement, je le tourne sur le quai.

Q Vous appuyez le devant du navire sur le quai?

R L'étrave, oui.

Q Sur quelle partie du quai l'appuyez-vous? Sur le bout du quai ou sur le côté?

R Sur le côté ouest du quai.

Q Alors, vous faites le tour?

R Pardon?

Q Vous amenez votre navire du côté ouest du quai?

R Oui.

Q Et là, vous mettez le nez du navire sur le quai?

R Oui.

Q Vous attachez le nez du navire avec deux amarres?

R Oui, une à droite et une à gauche.

Q Une à droite et une à gauche, et là, vous tournez votre navire?

R Oui.

Q Avec la machine?
R Oui.
Q C'est comme ça?
R Oui, quand il fait beau.
Q Alors, est-ce que vous attachez toujours votre navire de cette façon-là?
R Ah non, pas toujours; tout ça dépend de la température.
Q Est-ce que vous les attachez toujours le nez vers la mer?
R Toujours, ah oui, un instant...
Q Pourquoi ça?
R Un instant: ici, c'est un port ouvert, la tempête s'élève ici tellement vite que dans trois heures, si vous n'êtes pas sur le "stand by", votre bateau peut casser tous ses câbles et s'en aller.
Q Alors, c'est pour cette raison-là que vous les attaches toujours le nez vers la mer?
R Oui, j'ai troujours pris cette précaution-là.
Q Maintenant, quand vous êtes sur la passerelle du navire, est-ce vous qui donnez les ordres?
R Oui.
Q Quels ordres donnez-vous, et à qui?
R Bien, quand je suis sur la passerelle, je donne mes ordres au capitaine, et le capitaine le répète

à l'homme de roue, et l'homme de roue me le répète encore à moi. C'est tout ce qui se dit. On travaille, on entre le bateau, pas plus que ça.

Q Et pour la manoeuvre de la machine?

R C'est moi qui donne tous les commandements.

Q Tous les commandements. Vous donnez ça au capitaine?

R Toujours au capitaine.

Q Toujours au capitaine?

R Toujours au capitaine.

Q C'est lui qui donne les ordres?

R Oui.

Q A ses officiers ou à ses matelots?

R C'est ça. Toute la manoeuvre est faite par moi.

Q Maintenant, vous avez parlé de votre bateau, tout à l'heure; qu'est-ce que c'est ça, votre bateau à vous?

R .....

Q Vous avez parlé d'un bateau qui allait chercher les amarres à bord du navire et qui allait les mettre sur le quai?

R Ah non, ça c'est du bateau pilote.

Quand le vent est du nord-est, qu'il vient de l'est ou du nord-est, ici, quand le bateau est rendu près de venir...

Q C'est correct, c'est la manoeuvre; mais le bateau pilote, est-ce que c'est à vous, ça?

R Oui, c'est à moi.

Q Quelle grosseur est-il?

R Trente-neuf pieds (39').

Q Il a un moteur?

R J'ai un moteur de cent trente-cinq (135) forces marin à bord.

Q Est-ce qu'il est ponté ou ouvert?

R Il est ouvert en arrière pour les câbles.

C'est ponté, le devant, j'ai une cabine, là; seulement l'arrière est plutôt - je l'ai fait ouvrir, l'arrière, pour les câbles.

Q Pour mettre les câbles. Ca, c'est à vous, ce bateau-là?

R Oui.

Q Quand l'avez-vous acheté ou fait construire?

R Voici..... mil neuf cent cinquante (1950) ..... mil neuf cent cinquante-trois (1953)..... voici dix ans.

Q Voilà dix ans que vous l'avez?

R Huit ou dix ans.

Q Est-ce que vous l'avez acheté ou fait construire?

R On l'a acheté neuf.

Q Vous l'avez payé combien?
R Le bateau..... bien, le bateau que nous avons acheté, c'était juste la coque; nous avons fait la finition nous-mêmes. On a juste acheté la coque du bateau, nous autres, on a payé huit cents dollars pour la coque, juste la coque.
Q Vous avez mis un moteur dedans?
R Oui, on a tout fini.
Q Votre moteur vous a coûté combien?
R Deux mille quatre cent vingt-sept dollars ($2,427.00).
Q Maintenant, vous dites que vous l'avez fini vous-mêmes. Vous-mêmes, ça comprend qui, ça?
R Un charpentier avec moi - deux charpentiers avec moi.
Q Et vous calculez qu'il vous a coûté combien, en tenant compte du temps que vous avez dépensé, vous?
R Huit mille dollars ($8,000.00).
Q Huit mille dollars ($8,000.00). Et il vous coûte combien d'opération par année, et de réparation et d'entretien?
R Je pourrais dire, sur l'ensemble..... sur l'ensemble, le bateau me coûte environ de huit cents dollars ($800.00) à mille deux cents dollars ($1,200.00) par année.

Q Huit cents dollars ($800.00) à mille deux cents dollars ($1,200.00) par année?
R De huit cents dollars ($800.00) à mille deux cents dollars ($1,200.00). La différence est grosse, vous allez trouver, mais.....
Q Qu'est-ce que ça comprend, huit cents dollars ($800.00) à mille deux cents dollars ($1,200.00)?
R Les accidents que nous avons, les tempêtes, comprenez-vous, dans les tempêtes, ça se brise.
Q Les réparations, les grosses tempêtes, quand ça vient à la côte, vous savez comment c'est.
Q Maintenant, est-ce que vous avez de l'équipement quelconque à bord de ce navire-là?
R Ah, on a tout ce qu'il faut.
Q Qu'est-ce que vous avez?
R Les bouées de sauvetage, le compact; on avait le radio-téléphone, on a enlevé ça.
Q Vous l'avez enlevé?
R L'électricité, enfin, l'installation pour un bateau.
Q Pourquoi est-ce que vous avez enlevé votre radio-téléphone?
R Il a rouillé.
Q Il a rouillé?
R Il avait trop rouillé.
Q Comment est-ce que ça se fait? Vous

l'avez mis sur le pont?

R Non, l'eau salée, vous savez, dans les tempêtes, ça entre partout.

Q Quand l'avez-vous enlevé, votre radio-téléphone?

R L'année passée. C'était un radio de l'Armée.

Q Est-ce que vous pensez le remplaçer, ce radio-là?

R C'est justement ce que nous travaillons actuellement.

Q Pour le remplaçer?

R Oui, c'est ce que nous travaillons.

Q "Nous travaillons," qui est-ce que c'est?

R Je veux dire, avec la compagnie, monsieur Myles.

Q Alors, votre bateau vous coûte de huit cents dollars ($800.00) à mille deux cents dollars ($1,200.00) par année. Est-ce que vous avez des assurances sur ce bateau-là?

R Oui.

Q Des assurances maritimes?

R Non, le gouvernement, licence de pêche.

Q Une licence de pêcheur?

R Oui, parce qu'on s'en sert pour la pêche aussi.

Q Mais avez-vous des assurances maritimes?

R C'est ça, c'est l'assurance que nous avons.

Q Ca couvre quoi?

R Il est évalué à sept mille dollars ($7,000.00), actuellement, et si on avait un accident, ils nous enlèveraient quarante pour cent (40%) de la valeur et ils nous donneraient la balance. Ca ne donne pas grand' chose.

Q Ca ne donne pas grand'chose, l'assurance du gouvernement...

R Oui, mais ça coûterait dix pour cent (10%) - dix fois la valeur que nous payons actuellement au gouvernement comme pêcheur, ça nous coûterait, - je crois que nous payons quarante-huit dollars ($48.00), je crois, par année, ou soixante et dix-huit dollars ($78.00), je ne peux pas vous dire au juste, là, et puis, une compagnie d'assurance nous coûterait quatre cent quatre-vingts dollars ($480.00) ou sept cent quatre-vingts dollars ($780.00).

Q Maintenant, est-ce que ça couvre la responsabilité publique ?

R Non, nous ne sommes pas assurés, nous autres.

Q Mais vous personnellement, pour votre ouvrage de pilote, avez-vous des assurances quelconque?

R Non.

Q Vous n'avez pas d'assurance?
R Non.
Q Maintenant, voulez-vous nous dire à quel endroit vous embarquez à bord d'un navire, et à quel endroit vous débarquez des navires lorsque vous les pilotez?
R .....
Q Combien de milles au large de l'île Dupuis?
R Entre trois à cinq milles.
Q De trois à cinq milles au large de l'île Dupuis?
R Oui.
Q Qui est-ce qui vous avise que le navire va arriver?
R Le capitaine avise.
Q Le capitaine avise qui?
R La Gaspesia Sulphite, leur agent, et l'agent m'appelle, moi, que le bateau, son E T A est pour demain, comme on dirait, à deux heures de l'après-midi. Je me prépare en conséquence.
Q Vous avez dit que vous êtes marchand, aussi?
R Oui, commerçant.
Q Commerçant. Alors, vous laissez votre commerce et vous allez piloter?
R Oui.

Q Ca vous prend combien de temps à amener un navire au quai?
R Tout dépend.
Q Disons: la majorité des cas, ça prend combien de temps, à peu près?
R Bien, ça peut prendre une heure, deux heures, des fois.
Q Une heure ou deux?
R Avant que je l'aie tourné. Les bateaux ne sont pas tous semblables.
Q Je sais bien. Maintenant, quand il fait bien mauvais, est-ce que ça vous prend plus de temps?
R Bien..... non, ce n'est jamais plus que deux heures.
Q Ce n'est jamais plus que deux heures?
R Non.
Q Et pour sortir le navire, est-ce que ça vous prend la même longueur de temps?
R Non, ça, il n'y a rien du tout pour sortir.
Q Ca prend combien de temps pour sortir?
R Dix à quinze minutes.
Q Dix à quinze minutes.
R Dix à quinze minutes, une fois parti.
Q Qui est-ce qui s'occupe de votre bateau quand vous allez à bord d'un navire?

R Mon frère.

Q Et c'est lui qui va vous chercher, aussi?

R Oui.

Q Est-ce que vous le payez un salaire pour ça?

R Ah oui.

Q Combien le payez-vous?

R Je lui donne vingt-cinq dollars ($25.00) par bateau.

Q Vingt-cinq dollars ($25.00) par bateau, c'est pour les deux voyages, ça, ou un voyage?

R Un voyage.

Q Vingt-cinq dollars ($25.00) pour aller vous mener à bord?

R Non, vingt-cinq dollars ($25.00) pour les deux.

Q Pour les deux?

R Oui.

Q Et combien chargez-vous pour piloter votre navire?

R Cent vingt-cinq dollars($125.00).

Q Est-ce que c'est un taux qui est fixe, ça?

R Oui.

Q Pour tous les navires?

R Oui.

Q Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre-là?
R C'est mon père qui a demandé...
Q C'est votre père qui chargeait ce prix-là?
R Oui.
Q Et vous chargez encore le même prix?
R Oui.
Q Ca fait combien d'années, ça, que ç'a été fixé, ce taux-là?
R Ca fait quinze à dix-huit ans - quinze ans.
Q Quinze ans?
R Quinze à dix-huit ans.
Q Quinze ans que les taux n'ont pas changé?
R Non.
Q Ce que vous payez à votre frère pour s'occuper du bateau, est-ce que vous le chargez en plus au navire que vous pilotez?
R Non.
Q C'est déduit du cent vingt-cinq dollars ($125.00)?
R Et j'ai quatre hommes en plus de ça.
Q Vous avez quatre hommes?
R Oui, les "linesmen".
Q Les "linesmen"?
R Oui.

Q Maintenant, les "linesmen", est-ce que c'est inclus dans le cent vingt-cinq dollars ($125.00)?

R Oui.

Q Tout ça pour cent vingt-cinq dollars ($125.00)?

R Oui.

Q Vous fournissez votre bateau, vous pilotez le navire et vous fournissez quatre "linesmen" sur le quai pour cent vingt-cinq dollars ($125.00), pour entrer le navire et le sortir?

R Oui.

Q Est-ce que vous gardez des records des navires que vous pilotez?

R Oui, j'ai tous mes records.

Q Qu'est-ce que ça comprend, ces records-là?

R Le record est ceci: Chaque bateau avec le nom du bateau, la journée, la date, avec le montant: cent vingt-cinq dollars ($125.00).

Q Vous n'avez pas le pavillon du navire dans votre liste? La nationalité du navire?

R Non, ici, je pilote des bateaux anglais, norvégiens, suédois, danois, italiens, canadiens et chinois.

Q Vous ne devez pas avoir des navires chinois à tous les jours?

R Il en vient à tous les ans.

Q Comment vous entendez-vous pour le langage, à bord des navires chinois?
R Toujours en anglais; ils comprennent l'anglais, les capitaines, ils sont bien "smart".
Q Dans vos records, est-ce que vous auriez le tonnage de ces navires-là?
R Oui, avec leur "harbour due"; mon père est "harbour master".
Q Votre père est encore vivant, et c'est lui qui est le "harbour master"?
R Oui.
Q Lui a le tonnage et le nom du navire?
R Le net tonnage.
Q Le net tonnage; c'est ce qui nous intéresse. Est-ce qu'il aurait la nationalité aussi?
R Non. Je pourrais savoir ça, quand vous voudrez le savoir, vous pourrez l'avoir.
Q Et ça remonte jusqu'à quelle année, ces records-là?
R Depuis dix ans, je crois que j'ai les miens encore, ... huit ans, si je me rappelle bien, que j'ai tout ça..... oui, ah oui, au moins dix ans, je crois.
Q Alors, voulez-vous on va vous donner l'adresse de la Commission tout à l'heure, et vous allez nous copier vos records, disons, pour l'an dernier?
R Oui.

Q Avec la date, le nom du navire et le tonnage net?
R Oui.
Q Et ensuite de ça, vous tâcherez d'obtenir la nationalité du navire. Alors, ça fera quatre colonnes?
R Très bien.
Q Maintenant, les argents que vous faites avec votre pilotage, ça sert `a payer les "linesmen", ça, il vous reste combien à vous, enfin de compte, une fois le navire piloté et attaché?
R Ah, dans les cinquante dollars ($50.00).
Q Dans les cinquante dollars ($50.00)?
R Environ cinquante dollars ($50.00); c'est toujours les réparations.....
Q Maintenant, vous avez parlé d'un accident tout à l'heure; est-ce que vous avez eu plusieurs accidents?
R Tous les ans..... ah, vous voulez dire des accidents, pas avec les bateaux?
Q Oui, avec les bateaux?
R Ah non, jamais, ah non. Je croyais que vous parliez de mon bateau de pilotage; je pensais que vous parliez de ça.
Q Vous n'avez jamais eu d'accidents?
R Non. Il y a l'affaire..... il y a eu la bosse.....
Q Ce que vous avez expliqué tout à l'heure,

la bosse sur un côté d'un navire?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Combien payez-vous pour les "linesmen"?

R Cinq dollars ($5.00) chacun.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Voulez-vous faire part à la Commission de vos vues sur l'établissement d'un district de pilotage à Chandler, en vertu de la loi de la Marine Marchande du Canada, avec autorité de pilotage sous le ministre des Transports ou une autorité locale?

R Est-ce que je pourrais me permettre de poser une question avant de répondre?

Q Certainement.

R En acceptant cela, est-ce que je perdrais mes droits de pilotage?

Q Au contraire, je ne pense pas que vous perdiez votre droit de faire du pilotage.

R Parce que je ne suis pas licencié, vous savez.

Q Justement, le mécanisme dont on vient de vous parler, l'autorité de pilotage, c'est une autorité qui est créée pour accorder des licences aux pilotes, et le fait que le pilote soit licencié lui donne une certaine

protection prévue par la loi, limite sa responsabilité ou sa négligence ou les fautes qu'il peut commettre en accostant, en manoeuvrant un navire, à trois cents dollars ($300.00), par exemple, et en même temps, le paiement des droits de pilotage peut être rendu obligatoire pour le transport des navires, sauf certaines classes de navires, même si les navires ne prennent pas de pilote.

Cette loi-là permet aussi à l'autorité de pilotage de fixer les taux de pilotage qui peuvent être exigés par le pilote, permet aussi de rendre le pilotage obligatoire, permet la création d'un fonds depension qui n'est peut-être pas fameux, mais enfin, c'est un fonds depension tout de même.

Là, ensuite, les avantages que ça peut vous donner à part ça, je n'en vois pas beaucoup d'autres.

LE PRESIDENT:
Empêcher peut-être une concurrence déloyale s'il y en a une. Il n'y en a pas ici.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que quelqu'un a déjà essayé de faire du pilotage, à part vous et votre frère à votre connaissance?

R Ah oui, il est déjà venu un pilote.

Q De quel endroit?
R De Québec, je crois.
Q De Québec?
R Et il n'a pas aimé ça, il a eu de la misère et il est parti.
Q Il y a combien de temps de ça?
R Ah, ça fait longtemps.
Q Combien d'années, à peu près?
R Une douzaine d'années, je crois.
Q Il est resté combien de temps?
R Juste un bateau, puis il est parti après.

LE PRESIDENT:

Q Vous souvenez-vous de son nom?
R ..... je voudrais savoir si en vous répondant à la question que vous m'avez posée tantôt...
Q Ca ne vous engage pas du tout. Nous savons que vous n'avez pas eu le temps d'y penser, que vous n'avez pas eu le temps d'étudier l'affaire, mais on se demandait si vous aviez déjà pensé à ça. Si vous n'y avez pas pensé déjà.....
R A la condition que le gouvernement me laisse continuer à piloter, je suis en faveur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q A part ce pilote-là qui est venu ici faire

du pilotage, est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont essayé de se faire passer comme pilote?

R Non, pas depuis que mon père a pris le contrôle.

Q Pas depuis que votre père a pris le contrôle?

R Non.

Q Il n'y a personne qui est venu?

R Non.

Q Maintenant, je vais être encore bien sûr de votre réponse: Tous les navires qui viennent ici, sauf les navires côtiers, vous prennent comme pilote?

R Oui.

Q Ils n'entrent pas sans pilote?

R Non.

Q Est-ce qu'il y en a qui partent sans pilote?

R Oui.

Q Alors, il y en a combien sur les quarante ou quarante-cinq que vous pilotez qui s'en vont sans pilote?

R Ah, une dizaine, je croirais.

Q Une dizaine?

R Quand il fait bien beau, et le capitaine est habitué à venir ici, vous comprenez, il y a des bateaux ici qui viennent à tous les mois, vous comprenez; bien, ces bateaux-là, le capitaine me dit, vous savez, quand il

fait beau, il me dit: "Forget about it, just take off the line and I will take my ship out," parce qu'il a seulement, vous savez, il a seulement à prendre sa course et sortir.

Il sauve du temps lui-même, en faisant ça, parce qu'il faut qu'il m'attende au large, il faut arrêter au large et attendre le bateau pilote pour venir me chercher, et des fois ils sont pressés, ils veulent continuer.

Q Un capitaine qui vous dit ça en partant, quand il revient le voyage suivant, est-ce qu'il vous prend pour entrer?

R Ah oui.

Q Toujours?

R Toujours.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir la liste des navires qui ne prennent pas de pilote, des navires côtiers? Croyez-vous que ça puisse s'obtenir, ça?

R Bien, il y a juste le Marsoui.

Q Il est coulé, le Marsoui.

R Il était ici au mois de novembre l'année passée.

Q Il a brûlé depuis, il est coulé dans la baie de Gaspé. A part le Marsoui, qui est-ce qui venait ici?

R Les petites barges de bois qui venaient porter le bois ici. C'est fini, ça, maintenant.

Q Les barges de qui, ça?

R De Verreault.
Q Borromée Verreault?
R Oui.
Q Le Kita?
R Oui, Lady Cecile, le Humphrey Mitchell, le Lucie McDonald et plusieurs autres.
Q Des bateaux de la Clarke, est-ce qu'il y en a qui viennent ici?
R Non, pas actuellement.
Q Il n'y en a pas qui viennent ici?
R Non, pas actuellement.

Monsieur ROUSSEAU:

Q Je crois que vous avez mentionné que le pilote qui était venu ici était membre de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce qu'on pourrait clarifier cette question-là? Il y a des gens à Québec qui prétendent être pilotes et qui ne sont pas membres de notre Corporation?
R ..... je pourrais demander ça à mon père; je ne sais pas s'il ne se rappelle pas du nom.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous lui demander le nom de ce pilote-là, et quand vous enverrez les informations qu'on vous a demandées, à la Commission, vous l'inclurez, et

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, CHANDLER,

7:00 heures P.M.

Le vingtième jour de mai, mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

PIERRE MOLLOY, âgé de 49 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Sous votre même serment, monsieur Molloy, il a été question de pétroliers, tout à l'heure, de "tankers"?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez piloté aussi ces navires?

R Oui.

Q Est-ce que c'est toujours le même pétrolier qui vient ici?

R Cette année, je crois que oui, c'est ça, c'est toujours le même.

Q L'an dernier?

R Non, il y en a eu un autre différent, une fois, deux fois.

Q Deux fois?

R Oui.

Q Ils ont fait combien de voyages, à peu près, en mil neuf cent soixante-deux (1962), ces pétroliers-là?

R Dix ou douze voyages, je crois.

Q Est-ce que c'est toujours le même capitaine à bord?

R Bien non, l'autre bateau, c'est un autre capitaine. Vous voulez dire, celui qui vient... ?

Q Oui.

R Oui, toujours.

Q Toujours le même capitaine?

R Oui.

Q Vous le connaissez?

R Oui.

Q Est-ce que ça fait longtemps qu'il vient ici?

R Ca fait..... quatre ans, je crois.
Q Quatre ans?
R Oui.
Q Alors, il connaît la place comme il faut?
R Oui.
Q Il prend un pilote quand même?
R Oui.
Q Est-ce qu'il prend un pilote pour sortir?
R Pas toujours.
Q Pas toujours?
R Non.
Q Maintenant, quel est votre mois le plus occupé de l'année?
R ..... ah, juillet, août.
Q Juillet, août. Et durant l'hiver, durant les mois d'hiver, janvier, février, mars, est-ce que vous avez beaucoup d'ouvrage?
R Un bateau ou deux bateaux par mois, des fois.
Q Maintenant, est-ce qu'il y a de la glace dans le port?
R Oui.
Q Est-ce qu'elle est bien prise?
R Non, environ..... tout cela dépend des

saisons, des hivers. Cet hiver, il n'y avait pas de glace du tout.

Q L'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962) soixante-trois ("63), l'hiver qui vient de finir, il n'y avait pas de glace?

R Non.

Q Quand il y a de la glace, est-ce que ça rend vos manoeuvres plus difficiles?

R Naturellement.

Q Est-ce que ça la rend plus dangereuse?

R Vous savez, les bateaux qui viennent ici l'hiver sont des bateaux semi-brise-glace avec coque renforcie en avant, et je fais des passes, vous comprenez?

Q Oui.

R Je fais des passes, je recule, j'avance jusqu'à ce que j'aie mon passage fait.

Q Ca brise la glace?

R Oui.

Q Et ça fait votre place le long du quai?

R Oui. L'hiver, ça prend plus de temps; et quand il y a trop de glace, comme en mil neuf cent soixante (1960), je crois, ou mil neuf cent soixante et un (1961), bien, je monte à Québec où le bateau est, et j'embarque dessus, et nous faisons notre travail au large.

Q Maintenant, l'hiver, comment vous rendez-vous à bord du navire l'hiver, s'il y a de la glace, sauf

aller à Québec prendre le navire?

R J'ai été une fois que j'ai embarqué sur la glace, j'ai embarqué à bord sur la glace.

Q Avez-vous marché sur la glace?

R Oui.

Q A part ça, est-ce que vous vous servez de votre bateau, l'hiver?

R Non.

Q Comment faites-vous pour embarquer à bord du navire?

R J'allais à Québec, où le bateau est.

Q Vous allez joindre le bateau à l'endroit où il se trouve?

R Oui.

Q Maintenant, ça fait des années que vous êtes ici, vous avez été élevé dans ça, vous avez manoeuvré des navires assez souvent ici; est-ce que vous auriez des suggestions à faire pour rendre vos manoeuvres plus faciles, poser des bouées pour amarrer vos navires, je ne sais pas, avoir un remorqueur - vous n'avez pas de remorqueur, ici?

R Un remorqueur aiderait beaucoup.

Q Un remorqueur aiderait beaucoup?

R Oui.

Q Maintenant, dans les ouvrages, le bord du quai et les approches, avez-vous des changements à suggérer?

R Il faudrait que le côté ouest du quai serait tout réparé en neuf.

Q Pourquoi?

R Parce qu'il est tout brisé.

Q Il est tout brisé?

R On n'a pas de garde-fou en bas, en bois; nous avons juste le ciment. Les bateaux qui arrivent ici, c'est des bateaux élancés, vous comprenez...

Q Oui.

R Les bateaux neufs comme celui qui va venir la semaine prochaine, ce bateau, l'année passée, ce fréteur-là, il arrive près du quai, avec la marée, il touche, il se graffigne, d'abord, il abime la peinture.

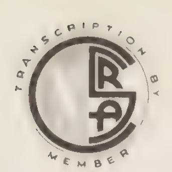
Q Est-ce que les égratigner, est-ce que ça les endommage?

R Non. Les égratigner, c'est assez pour faire haïr le port au capitaine.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

LE PRESIDENT:

Alors, messieurs, nous vous remerçions beaucoup des renseignements que vous nous avez donnés, et comme je vous disais au début, nous comprenons que vous n'êtes pas préparés, que vous n'étiez pas préparés pour une telle séance. Vous voyez main-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KANOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, Caraquet,
9:00 A.M.

Le vingt-deuxième jour de mai, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

DENIS LANTAIGNE, âgé de 49 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous êtes pilote, ici?
R Pilote, oui.
Q A part d'être pilote, qu'est-ce que vous faites?
R Bien, je travaille à la "shop" à poisson

Je pense que cette année, je vais pêcher alentour de la côte, ici.

Q En même temps qu'en étant pilote?

R Oui.

Q Maintenant, vous êtes pilote depuis mai mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Mai mil neuf cent soixante-deux (1962), oui, c'est ça.

Q Et quelle expérience aviez-vous dans le pilotage à Caraquet avant de devenir pilote?

R Je n'avais pas d'expérience dans le pilotage, mais j'avais assez..... j'ai toujours fait la pêche ici à Caraquet, je connaissais bien le havre, toutes les bouées, à peu près tout ce qui va pour entrer un bateau.

Q Maintenant, qu'est-ce que vous avez comme bouée et de "range lights", à Caraquet, pour entrer un navire?

R ..... ici, la 17 G, la première.

Q La bouée...

R 17 G. Après ça, la 18 G.

Q Je ne veux pas que vous lisiez sur la carte. A la 17 G, est-ce que c'est là que vous rencontrez les navires?

R C'est là qu'on va prendre le bateau, on arrive, on va, disons, on va jeter l'ancre, il y en a qui

rapprochent un peu plus de l'entrée.

Quand le bateau est là, on rapproche le "fair way", la 18 G.

Q Alors, là vous entrez le navire?
R Après ça, oui, on suit la ligne.
Q Vous suivez la ligne du chenail sur les "range lights"?
R Sur les "range lights".
Q Est-ce qu'il y a du courant en entrant?
R Pas mal de courant.
Q Quelle force, à peu près?
R Je dirais, à peu près trois noeuds.
Q Trois noeuds. Est-ce que ç'a déjà été mesuré de façon quelconque, ça?
R Je ne pense pas; c'est seulement une idée que j'ai, à peu près.
Q Dans quelle direction court-il, ce courant-là?
R Bien, le courant, il va à peu près à l'est, et je dirais, quand il descend, on appelle ça, nous autres, quand la marée baisse.
Q Le baissant?
R Après ça, à l'ouest, quand la mer monte.
Q Est-ce que c'est régulier, ça?
R C'est régulier, à tous les jours
Q Et le vent, est-ce qu'il affecte le

courant aussi?

R Le vent..... oui, bien, ça dépend du vent; plus que le vent est fort, comme le vent de nord-ouest, le courant est un peu plus fort.

Q Maintenant, est-ce que c'est dangereux d'amener un navire dans le Caraquet Channel avec du courant?

R Non, ce n'est pas trop dangereux.

Q Est-ce que vous avez beaucoup d'eau, là?

R Oui, il y a de l'eau assez, excepté que, en montant ici.....

Q A l'intérieur de l'île?

R A l'intérieur de l'île, oui.

Q Il y a moins d'eau, là?

R Il y a moins d'eau, là.

Q Maintenant, qu'est-ce que c'est la majorité des tirants d'eau que vous avez ici, pour les navires?

R Pour les navires, bien, vingt et un (21) ..... vingt et un pieds (21'), entrer, vingt-deux (22); on en a sorti un de vingt-trois pieds (23'), vingt-deux et six, l'année passée.

Q Maintenant, le chenail, pour entrer à Caraquet, il y a combien d'eau de disponible, à marée basse?

R A marée basse, dix-huit pieds (18'),

certaines places, dix-huit pieds (18').

Q Mais ailleurs?

R Ailleurs, c'est vingt-trois (23), vingt (20). C'est à marée basse, ça: Vingt-quatre (24), vingt-sept (27), ça dépend.

Q Est-ce que vous sortez ces navires-là à marée basse aussi?

R Non.

Q Vous attendez la marée haute?

R On attend la marée haute.

Q Maintenant, vous avez dit qu'il y avait une place qu'il y avait dix-huit pieds (18') d'eau. Voulez-vous me l'indiquer sur la carte?

R C'est la 66 G, je pense que c'est ça.

LE PRESIDENT:

Q Il y a une bouée, là?

R Oui, il y a une bouée lumineuse.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, à la bouée 66 G indiquée sur la carte 4439, qu'est-ce qu'il y a là?

R Entre 66 et 67, à peu près vers le milieu, il y a comme une batture de sable, un banc de sable; on passe là-dessus; ça vient de l'île Caraquet, ça.

Q Et ce n'est pas creusé, cette affaire-là?

R Ca n'a jamais été creusé; je ne me rappelle pas.

Q Comment est-ce que ça se fait qu'ils ne creusent pas ça?

R Ah, je me demande.

Q Est-ce que ç'a déjà été demandé, de creuser ça?

R Oui, des ingénieurs qui sont venus l'année passée tout sonder en avant, à la grandeur, le printemps passé, on leur a dit d'aller là et de mesurer l'eau.

Q D'aller là et de mesurer. Et, est-ce qu'ils y sont allés?

R C'est entendu qu'ils y sont allés.

Q Vous n'avez pas eu de nouveau?

R On n'a pas eu aucun rapport.

Q Maintenant, est-ce que vous prenez vous-même des sondages dans le port?

R J'en ai pris un peu l'été passé, mais pas beaucoup.

Q Pourquoi faire?

R .....

Q Pourquoi les prenez-vous, ces sondages-là?

R Bien, seulement pour donner des idées.

Là, je pensais peut-être que ce banc de sable-là, ça dérangeait plus au sud ou plus au nord.

Pour me donner une idée, quand je sortirais avec un bateau de gros tirant d'eau.

Q A part ce banc de sable-là, est-ce qu'il y a d'autres endroits où c'est dangereux de passer en bateau?

R Non.

Q Et le chenail, est-ce qu'il change avec les années?

R Je ne pense pas, il ne change pas beaucoup.

Q Il ne change pas beaucoup?

R Il y a seulement cette place-là, le petit banc de sable entre la bouée 66 et 67.

Q Maintenant, les bouées et les "range", est-ce que c'est satisfaisant? Est-ce que vous en avez assez?

R Oui, c'est satisfaisant.

Q Vos "range" est-ce qu'ils sont allumés, le soir?

R Ils sont allumés.

Q Entrez-vous des navires le soir?

R C'est arrivé une fois l'année passée.

Q C'est arrivé une fois?

R Oui.

Q Pourquoi?
R Pour sortir.
Q Pour sortir?
R A cause qu'il avait un gros tirant d'eau, et il était penché un peu, il avait un list, de combien de degrés..... le capitaine a dit qu'il devait tirer au-dessus de vingt-trois pieds (23') d'eau.

Ca fait que la marée montait plus la nuit, ça fait que je l'ai sorti la nuit.
Q Vous ne travaillez pas la nuit?
R Je ne travaille pas la nuit?
Q Oui.
R Non, je ne travaille pas la nuit.
Q Vous ne faites pas de pilotage la nuit?
R Non.
Q Pourquoi?
R Le chenail est trop croche; si ce serait une route droite, ça serait correct.
Q Mais vous avez des bouées?
R Oui, mais pas..... il y a des bouées qui n'est pas illuminé; si ça serait illuminé, c'est correct.
Q Sur la carte, la plupart des bouées sont lumineuses?
R Oui.
Q Et vous n'entrez pas de navire la nuit?
R Non, on n'en a jamais entré.

Q Maintenant, est-ce que vous accostez vous-même les navires?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous faites sur la passerelle du navire? Dites-moi ça, vous?

R Bien, s'il faut jeter une ancre, je dis de jeter l'ancre pour attacher le bateau; ça dépend du courant.

Q Vous dites ça à qui?

R Au capitaine.

Q Quand vous embarquez à bord du navire à la bouée au large, qu'est-ce que vous faites sur la passerelle en entrant?

R Je dirige le bateau pour entrer.

Q Et comment dirigez-vous le bateau?

R Bien, je dis: Va à "port" ou à "starboard", ou.....

Q Est-ce que vous dites la vitesse, aussi?

R La vitesse.

Q A qui dites-vous ça?

R Je dis ça au capitaine.

Q Et le capitaine, lui, qu'est-ce qu'il fait?

R Le capitaine, lui le dit au second qui est là, ou il voit lui-même. Diriger le bateau, je vais le dire à l'homme de roue, au "wheelsman" qui est là.

Q Vous le dites au "wheelsman"?

R Oui.

Q Et quand vous arrivez au quai, est-ce que c'est vous qui dites quand envoyer les amarres et où les envoyer?

R Oui.

Q Et le capitaine, qu'est-ce qu'il fait pendant ce temps-là?

R Bien, il reste là en cas. Nous autres, on n'est pas supposé, je pense, d'accoster les bateaux; on n'a pas d'affaire, rien en tout, mais c'est bien difficile, quand il fait des gros vents, des fois, de les accoster.

Q Est-ce que vous vous servez de votre bateau pilote, des fois, pour amener les amarres à terre?

R Après ça, pour accrocher, des fois, avec des gars peu sûrs.

LE PRESIDENT:
Est-ce que je comprends qu'il n'accoste pas les bateaux?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui, il accoste les navires.

LE PRESIDENT:
Le pilote accoste les navires?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Le pilote accoste les navires. Il dit que c'est difficile d'accoster des navires.

Maintenant, les navires, vous les accostez à quel endroit?

R Young Warf, ici; ici, le quai des Young.
Q Est-ce que vous les accostez en-dedans?
R Non, pas en-dedans.
Q A l'extérieur?
R A l'extérieur.
Q Maintenant, sur la face ou sur le côté du quai?
R Sur la face.
Q Sur la face?
R Oui.
Q Et le devant du navire, est-ce qu'il pointe vers la mer ou vers l'intérieur?
R .....
Q L'intérieur de la baie?
R L'intérieur, bien, ça dépend; c'est que le courant..... on va entrer un bateau, si le courant est fort à l'entrée, à l'ouest, on le tourne de bord sur l'ancre, et il se trouve à avoir le devant à l'est, parce que le quai fait est ouest.
Q Vous lui mettez le devant dans le courant?

R Le devant dans le courant, oui.

Q Maintenant, depuis que vous êtes pilote, avez-vous eu des accidents?

R Non, aucun.

Q Vous n'avez pas eu d'accidents?

R Non.

Q Maintenant, vous avez entendu le témoignage de monsieur Roy. Il a dit que vous aviez déjà piloté un navire avant de devenir pilote. Est-ce que c'est vrai, ça?

R Oui, un seul, le Sea Conch Irving.

Q Comment est-ce que c'est arrivé, ça?

R Il y avait un bateau au quai, il y avait un bateau qui était au large, un bateau de bois, ça se trouvait tard dans l'automne, dans le mois de décembre, vers le quinze (15) de décembre.

Le pilote était à bord, et l'autre pilote était malade, et le petit "tanker" voulait entrer avant l'autre pour décharger son huile, pour décharger l'huile qu'il avait à bord, pour sortir tout de suite pour aller à Shippegan.

Lui, ça lui prenait quatre heures pour décharger, et l'autre, ç'a pris trois jours. C'est pour ça qu'il m'a demandé d'aller chercher le petit bateau avant, parce que l'autre pilote était sur l'autre gros bateau.

Je pense que c'est un bateau norvégien.

Q Où est-ce qu'il était, le bateau norvégien?

R Il était à l'ancre.

Q Où?

R Ici, à l'entrée.

Q Vous y êtes allé?

R Oui.

Q Vous n'avez pas eu trop de misère?

R Non, je n'ai pas eu de misère.

Q Est-ce que c'était la première fois que vous manoeuvriez un gros bateau comme ça?

R Oui.

Q Vous n'avez pas eu de misère?

R Non.

Q Est-ce que c'est aussi facile à accoster un gros bateau comme ça qu'un petit bateau de pêche?

R Non, ce n'est pas aussi facile.

Q Quelle différence est-ce qu'il y a entre les deux?

R Bien, ça tourne moins vite, pour commencer, à un quai, et c'est plus difficile..... je ne sais pas comment expliquer ça, mais c'est plus..... il faut faire attention de ne pas trop l'approcher et le frapper sur le quai et l'endommager.

Il y a bien des affaires.

Q Maintenant, quand vous avez piloté ce

premier navire-là, est-ce que vous avez été payé pour?

R Oui.

Q Quel est le mois le plus occupé ici au point de vue pilotage?

R C'est difficile.....

Q Je comprends que vous êtes pilote depuis le mois de mai mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Vous ne pouvez pas parler avec certitude de ce qui s'est passé bien avant ça?

R .....

Q Maintenant, les capitaines des navires que vous pilotez, est-ce que vous leur faites des cadeaux?

R Si je leur fais des cadeaux?

Q Oui.

R Non, jamais.

Q Est-ce qu'il y en a qui vous ont demandé ça?

R Non, jamais.

Q Jamais?

R Jamais.

Q Certain certain?

R Certain certain.

Q Maintenant, vous avez entendu le témoignage de monsieur Roy - vous comprenez l'anglais?

R Oui, je comprends l'anglais.

Q Est-ce qu'il y a quelque chose concernant le pilotage qu'on a oublié de dire?

R Je ne pense pas, c'est pas mal tout, d'après ce que je sais.

Q D'après ce que vous savez?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous désirez dire quelque chose au sujet du pilotage? Avez-vous des suggestions, des recommandations, n'importe quoi, gênez-vous pas.

R Ici, il y a une bouée, la bouée 17G; c'est une bouée, j'ai eu des rapports, plusieurs rapports qu'on a passé avec des capitaines, c'est une bouée avec des réflecteurs pour les radars, et la bouée tombe sur le côté, le réflecteur tombe dans l'eau. Elle ne se tient pas debout de même.

Q Avez-vous rapporté ça au département?

R J'ai rapporté ça cet hiver au département.

Q Cet hiver?

R Oui. Ils sont venus, ils ont envoyé des morceaux de fer de trois cents livres chacun, neuf cents livres, et ils les ont placés dessus, et elle tombe sur le côté pareil.

Ce n'est pas une bouée qui veut se tenir debout.

Q A part ça, avez-vous d'autres recomman-

dations à faire?

R Non, je ne pense pas.

LE PRESIDENT:

Q Un peu de creusage, ça ferait du bien?

R Oui, un peu de creusage, puis après ça, pas seulement un peu.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ca vous prend combien de temps pour entrer un navire, à compter du moment où vous embarquez à bord du navire jusqu'au moment où vous débarquez, le navire rendu au quai?

R Deux heures, pour accoster, ça dépend; je vais le rentrer à moitié "speed", qu'on appelle, des fois je vais la moitié "full speed", un bout, après ça quand j'arrive dans ces coins difficiles..... ça dépend du courant qu'il y a, du courant et du vent; quand je l'accoste là-bas, il faut le tourner de bord; je ne peux pas dire exactement, mais souvent, ça prend deux heures.

Q Ca prend deux heures?

R Deux heures.

Q Ca vous prend combien de temps partir en bateau pour aller le rencontrer, ce navire-là?

R Ca prend une heure.

Q Et pour sortir un navire, à compter du moment que vous embarquez à bord et que vous commençez à

laisser aller les amarres, ça prend combien de temps?
R A peu près deux heures, une heure et demie, une heure et trois quarts, deux heures; je ne peux pas dire juste, exactement.
Q Maintenant, vous pouvez accoster combien de navires ici en même temps?
R Seulement un.
Q Seulement un?
R Oui.
Q Est-ce que le navire peut ancrer à l'intérieur?
R Oui.
Q Il y a de la place en masse?
R Il y a de la place assez.

LE PRESIDENT:

Q Quelle est la hauteur de la marée, ici?
R Six pieds (6'); ça dépend des grandes marées.
Q Le maximum que vous avez?
R Le maximum, cinq pieds (5').
Q Cinq ou six pieds?
R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous vous servez de radar pour entrer ici?

R Quelques uns, oui, se servent de radar.
Q Mais vous, est-ce que vous vous en servez à bord du navire?
R Je ne connais pas assez ça.
Q Pardon?
R Je ne connais pas assez ça pour me servir du radar.
Q Votre course, quand vous entrez, est-ce que vous donnez ça au compact ou si vous vous guidez sur les bouées?
R Je me guide sur les bouées et sur des ames que j'ai sur la terre.
Q Sur la terre?
R Sur la terre, oui.
Q Shippegan , connaissez-vous, ça, vous?
R Un peu.
Q Etes-vous déjà allé là?
R Oui.
Q Avec quoi êtes-vous allé là?
R Je suis allé là en bateau.
Q Quelle sorte de bateau?
R En bateau de pêche, et le Sea Conch; deux fois avec le Sea Conch.
Q Quand ça?
R J'ai été là ce printemps, voilà deux semaines passées.

Q Comme pilote à bord?
R Non, j'ai sorti le bateau ici, jusqu'aux bouées, et j'ai rentré avec l'autre pilote.
Q Il y avait un autre pilote là-bas?
R Monsieur Duguay, oui.
Q Monsieur Duguay?
R Oui.
Q Est-ce que vous le connaissez personnellement?
R Oui.
Q Quel âge a-t-il à peu près?
R Soixante et quinze (75), je crois.
Q Soixante et quinze (75) ans?
R Oui.
Q Est-ce que ça fait longtemps que vous le connaissez?
R Ah, plusieurs années.
Q Puis, est-ce que ça fait longtemps qu'il est pilote à Shippegan.
R Je ne pourrais pas dire. Je l'ai connu comme pêcheur, moi, pendant qu'il pêchait, qu'il fait la pêche; et depuis qu'il est pilote, je ne sais pas si c'est deux ou trois ans, je ne pourrais pas..... je n'ai jamais demandé.
Q Est-ce qu'il y a beaucoup de bateaux qui vont à Shippegan?

R Non, pas beaucoup; seulement les "tankers" de Irving, le Hicory et le Sea Conch.
Q Et vous êtes allé là avec un "tanker"?
R Oui.
Q Et c'était l'autre pilote qui pilotait?
R Oui pilotait.
Q A quel endroit les navires accostent-ils à Shippegan?
R C'est au quai..... comment est-ce que ça s'appelle..... au quai du gouvernement.
Q Au quai du gouvernement à Shippegan.
R Oui.
Q Est-ce que c'est difficile d'entrer là, à Shippegan?
R Pas absolument difficile.
Q Est-ce qu'il y a beaucoup d'eau dans le chenail?
R Pas mal d'eau, oui.
Q Est-ce qu'il y a moins ou plus d'eau à Shippegan qu'à Caraquet?
R Il y en a moins. Un gros bateau, il ne pourrait pas tourner là - il peut le tourner, mais il y a un gros courant.
Q A Shippegan?
R Il y a un gros courant, oui.
Q Mais de Shippegan , on peut traverser la Baie des Chaleurs dans le golfe?

R Vous voulez dire? .....
Q On passe à travers, là?
R .....
Q Est-ce qu'il y a des bateaux qui font ça?
R .....
Q Je vous montre la carte 4439; d'un côté, c'est la Baie des Chaleurs?
R Oui.
Q De l'autre côté, c'est le golfe St-Laurent?
R Le golfe St-Laurent.
Q Maintenant, est-ce que les navires passent devant Shippegan pour aller dans le golfe St-Laurent?
R Seulement les petits bateaux de pêche.
Q Les petits bateaux de pêche?
R Sous le pont; ils lèvent le pont, ils passent, des petits de cinquante tonnes.
Q Qui se servent de ça?
R Oui.
Q Et les autres bateaux qui vont à d'après vous, ce serait les "tankers" de Irving, seulement?
R Les "tankers" de Irving puis les bateaux à poisson.
Q Les bateaux à poisson?
R Quelques petits bateaux à poisson.

Q Quelle grosseur, à peu près?
R Les mêmes qui viennent, à peu près, à Caraquet; des trois cent, quatre cent, cinq cents tonnes.
Q Est-ce qu'ils prennent des pilotes quand ils vont là? Est-ce que vous le savez personnellement?
R Non, je ne sais pas; je sais que le bateau de Irving prend le pilote.
Q Le pilote local, monsieur Duguay?
R Oui.
Q Qui a 75 ans?
R Oui. Il doit passer 70 un peu; ça fait plusieurs années que je le connais.
Q Est-ce qu'il est tout seul, lui?
R Il est tout seul.
Q Savez-vous combien il charge?
R Je ne pourrais pas dire.

Monsieur DUSSAULT:
We have learned from the previous testimony that the witness served sometime in the Merchant Marine. May we have some precisions from the witness about this, and about his theoritical examination that was given to these two pilots

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Sous votre même serment, monsieur, vous avez servi dans la Marine Marchande?
R Oui.
Q Combien d'années?
R De mil neuf cent quarante-trois (1943) à mil neuf cent quarante-huit (1948).
Q De mil neuf cent quarante-trois (1943) à mil neuf cent quarante-huit (1948)?
R Oui.
Q Sur quel navire?
R Plusieurs navires; le premier, ç'a été le Silver Star; le deuxième, le Ronnie Meade, le Ocean Side.
Q Vous souvenez-vous du tonnage de ces navires-là à peu près?
R C'était des dix mille tonnes - pas net, je pense, c'est: dix mille tonnes, c'était les premiers "park boat" qui ont été bâtis à Montréal.
Q Ca ne serait pas dix mille tonnes net?
R Non.
Q Maintenant, qu'est-ce que vous faisiez à bord de ces navires-là?
R "able seaman".
Q Able seaman"?
R Oui.
Q Est-ce que vous étiez homme de roue aussi?
R Homme de roue.

Q Vous faisiez votre quart?
R Je faisais mon quart.
Q Vous étiez matelot?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez obtenu un certificat quelconque ?
R Non, excepté mon certificat de "lifeboat"; c'est le seul certificat.
Q "Lifeboat man certificate."
R C'est le seul certificat que j'ai jamais eu.
Q Vous n'avez pas eu autre chose que ça?
R Non.
Q Après ça, quand vous avez abandonné la mer, qu'est-ce que vous avez fait?
R J'ai travaillé une couple d'années à terre, c'est-à-dire sur les constructions.
Q Comme "rigger"?
R Comme "rigger", oui.

Après ça, j'ai venu à Caraquet, ici, pêcher - pêcher dans les dragueurs, les petits chalutiers
Q Dans les petits chalutiers. Et ils avaient quelle grosseur, ces chalutiers-là, à peu près?
R Soixante pieds (60') de long; je pense que c'est trente-neuf (39) ou quarante (40) tonnes.
Q Ils tiraient combien d'eau?

R Huit pieds (8').
Q Ils étaient de Caraquet, ici?
R De caraquet.
Q Et puis, quelle fonction occupiez-vous à bord des chalutiers?
R Eh bien, la fonction: Faire la roue, travailler le poisson, lever les seines et toutes sortes.....
Q Et ces chalutiers-là, quand ils entrent et sortent de Caraquet, est-ce qu'ils suivent le même chenail que les gros bateaux?
R Le même chenail.
Q Ils vont jusqu'à la bouée au large?
R Oui, jusqu'à la bouée.
Q Ils ne coupent pas de coin?
R On coupe les coins quand on est pressé un peu.
Q Mais c'est à peu près la même route?
R C'est à peu près la même route, oui.
Q Vous avez fait ça combien d'années?
R Huit ans.
Q Huit ans?
R Oui.
Q Maintenant, l'examen que vous avez passé pour devenir pilote...
R Oui.
Q ... voulez-vous nous raconter ça, cet examen-là? Qu'est-ce que vous avez fait?

R C'était le capitaine Dubé de Québec, un pilote de Québec, pilote de la rivière Québec.

Il nous a demandé des questions, qu'est-ce qu'il fallait faire pour rentrer un bateau, toutes sortes de questions, je ne pourrais pas toutes les expliquer.

Q On va vous aider, maintenant. Est-ce qu'il avait des modèles de bateaux avec des lumières?

R Oui, il avait des modèles de bateaux.

Q Est-ce qu'il posait les bateaux dans différentes positions?

R Oui.

Q Il disait: Vous êtes dans tel bateau, qu'est-ce que vous allez faire quand vous allez voir l'autre?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce qu'il vous a demandé, par exemple, les bouées à droite, quand vous entrez dans un port, de quelle couleur sont-elles?

R Il nous a demandé ça, oui.

Q Alors, quelle couleur sont-elles, ces bouées-là?

R Quand on entre dans un port?

Q Oui.

R Rouges.

Q Les bouées à droite sont rouges; et les bouées à gauche?

R Noires.

Q Et les feux de nuit, à gauche, sont de quelle couleur?

R A gauche, blanches, - rouges.

Q Et à droite?

R Blanches.

Q Alors, est-ce qu'il vous a demandé des questions sur les marées?

R Les marées, oui.

Q Et les courants?

R Et les courants.

Q Est-ce qu'il vous a demandé si vous saviez vous servir d'une sonde?

R Je pense que oui, qu'il nous a demandé ça; je ne pourrais pas tout me rappeler des questions qu'il nous a demandé.

Q Maintenant, est-ce qu'il vous a demandé les signaux qu'un navire donne dans la brume?

R Oui, il nous a demandé, et on ne les savait pas tous, mais on les a appris un peu, là.

Q Il vous l'a demandé, et si vous ne le saviez pas, il vous l'enseignait. Est-ce que c'est ça?

R Oui, c'est ça.

Q Maintenant, est-ce qu'il vous a parlé des feux qu'un navire doit présenter, les lumières rouges, les lumières vertes?

R Oui, il nous a demandé ça.
Q Et est-ce qu'il vous a demandé si vous connaissiez ça une carte?
R Oui.
Q Comment lire une carte marine?
R Oui.
Q Tous les petits chiffres qui sont éparpillés partout sur la carte, qu'est-ce que ça veut dire, ça?
R Ca, c'est les "creuseurs" d'eau.
Q C'est indiqué en quoi? En pieds? En verges?
R Il y en a en pieds, et d'autres en brasses, qu'on appelle.
Q C'est l'examen qu'il vous a fait passer, ça?
R Oui.
Q C'a dûré combien de temps?
R On a été deux soirs.
Q Est-ce qu'il vous a posé des questions sur la façon de manoeuvrer un navire avec une hélice?
R Oui.
Q Alors, qu'est-ce qu'il y a de particulier à un navire avec une hélice, quand on le part, quand il est arrêté dans l'eau complètement et qu'on le part "full ahead"?
R Il tourne de côté un peu.
Q Pourquoi faire?

R Il nous a expliqué ça..... je ne peux pas tout me rappeler, - deux hélices, une hélice, une hélice qui tourne à droite et une qui tourne à gauche.

Q Il vous a expliqué ça?

R Il nous a expliqué ça, oui.

Q Maintenant, vous deviez connaître ça, après avoir travaillé sur un bateau de pêche et les gros bateaux...

R Oui, je connaissais ça un peu, mais.....

Q Est-ce qu'il vous a expliqué comment approcher un navire sur le quai?

R Oui.

Q Quelles amarres il faut mettre, et comment il faut les mettre?

R Oui, il nous a expliqué ça. On le savait un peu à accoster les petits bateaux - une bonne idée.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Monsieur MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Would any member of the local pilotage Commission wish to address the Commission on any point whatsoever, or make any comment at all, either in French or in English.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, Caraquet,
9:00 A.M.

Le vingt-deuxième jour de mai, mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JOSEPH-G. GIASSON, âgé de 85 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q 85 ans? Vous ne paraissez pas avoir 85 ans, monsieur?
R 85 et six mois, pour dire correct.
Q Alors, si vous voulez dire quelque chose

à la Commission, gênez-vous pas, ils sont là pour écouter.

R Je n'ai pas grand'chose à dire après les témoignages que vous avez entendus; ils ont à peu près couvert tout ce qu'il y avait sur la Commission, c'est-à-dire la Commission locale.

Les recommandations, je n'en aurais pas beaucoup à faire - je n'en aurais pas à faire, je ne crois pas. Le pilotage - on ne peut pas régler les "fees".

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Les taux?

R Les taux, ça c'est réglé par le département, je suppose. Nous avons les mêmes taux que les autres ports.

Cependant, il y a des pêcheurs qui m'ont dit dernièrement que les "range lights", en bas, la clarté n'était pas assez forte, ils avaient une difficulté à les distinguer avec les clartés des maisons, là, des habitants. Ils m'ont fait remarquer ça dernièrement.

Et puis, s'il y a d'autres recommandations, c'est le creusage du havre. Aujourd'hui, le creusage du quai là-bas, c'est, comme on dit en anglais " on the way". Mais au centre, ici, là, un endroit qui est très - qui n'est pas profond, qui a à peu près dix-huit

pieds (18') d'eau, à l'eau basse.

C'a été creusé, ça, à peu près voilà quarante-cinq ans passé. Ils ne l'ont pas creusé depuis. Il faudrait que ce serait creusé, ça.

LE PRESIDENT:

Q Etes-vous satisfait de l'organisation, comme ça marche, avec une Commission locale, comme ça?

R S'il vous plaît?

Q Trouvez-vous que ça va bien avec une Commission locale, comme vous êtes organisé pour votre port?

R Je pense que oui. C'est mon opinion. Moi, je suis bientôt fini...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Pardon?

R Je suis bientôt à mon point de départ.

Q Vous avez dûré pas mal longtemps.

R Ah, je suis à la Commission depuis cinquante ans, au-delà de cinquante ans.

Q Je pense qu'on n'a pas encore vu ça, un commissaire qui avait été en fonctions pendant cinquante ans.

R On m'a laissé là parce que ça ne payait pas.

Q Je pense que vous étiez commissaire bien avant que la plupart des gens ici viennent au monde?

R Ah oui. Je m'en rappelle très bien.

Si ç'avait eu payé, je ne serais pas là, par exemple.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

LE PRESIDENT:

Alors, messieurs, ceci finit notre audience à Caraquet.

Maintenant, le but de notre visite ici, nous ne sommes pas du département des transports, nous sommes une Commission Royale d'Enquête créée par le gouvernement du Canada pour trouver qu'est-ce que c'est que le pilotage dans tout le Canada, et c'est pour ça que nous venons partout, pour en connaître tous les aspects.

Ici, il y a un aspect qui est tout à fait différent du St-Laurent, tout à fait différent de Vancouver ou de la côte du Pacifique.

C'est pour ça que nous venons sur les lieux, pour connaître des gens qui vivent le pilotage dans ces endroits, ce que c'est.

Alors, vous nous avez donné certaines informations. Nous ne sommes pas ici pour tout régler les problèmes, ni pour diriger le pilotage, mais simplement pour trouver ce que c'est, pour faire notre rapport, et évidemment, inclure dans notre rapport toutes les recommandations qu'on croit justes et raisonnables. Et c'est ce que nous allons faire, évidemment.

Maintenant, ce n'est pas parce que nous sommes passés ici et que notre séance a été tenue, que nous ne devons plus entendre parler de Caraquet. Si après notre visite vous pensez avoir quelque chose qui n'a pas été dit, avoir quelques recommandations qui devraient être faites, quelque chose additionnel qui devrait être porté à notre attention, ne vous gênez pas, écrivez-nous ou venez nous rencontrer quand nous irons ailleurs ou écrivez-nous s'il n'y a pas d'autre moyen.

Alors, nous voulons avoir tous les faits,

et c'est vous qui les connaissez, les faits, et nous avons besoin de vous pour nous aider. C'est avec la coopération de tout le monde que notre Comité sera un succès.

Alors, messieurs, je vous remercie, et je souhaite que ça aille toujours aussi bien que ça va dans votre Commission et dans votre pilotage ici.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

AJOURNE A MIRAMICHI , 23 mai, 9:00 heures a.m.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, Bouctouche,

Le vingt-quatrième jourde mai, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

MARTIN MOONEY, âgé de 58 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Depuis combien de temps êtes-vous pilote ici?

R 32 ans.

Q Comment êtes-vous devenu pilote à

Bouctouche?

R J'ai venu pilote par mon père qui était pilote, pendant longtemps, ici, et il se trouvait tout seul, et ils ont demandé pour un autre pilote. J'ai appliqué pour, et j'ai eu ma licence, avec le service de mon père.

Q Avant de devenir pilote, est-ce que vous avez navigué?

R J'ai navigué, mais dans le havre de Bouctouche, avec mon père, j'étais jeune gars et je rentrais des bateaux avec lui, et je les sortais.

Q Vous alliez sur les bateaux?

R Oui, j'étais tout petit, dix à douze ans, avec lui, dans le havre, aller et venir.

Q Vous n'avez jamais voyagé sur des navires au long cours?

R Non, juste alentour; je n'ai jamais été loin.

Q Vous n'êtes jamais allé loin?

R Non, le plus loin, c'est à Pictou.

Q Mais avez-vous été engagé comme marin sur les navires?

R Rien qu'une fois, de Sorel à Québec, de Sorel pour monter à Bouctouche.

Q Et est-ce que vous avez fait la pêche, aussi?

R Oui, j'ai toujours fait la pêche, toujours.

Q Vous avez toujours fait la pêche?
R J'ai toujours fait la pêche.
Q Maintenant, à quel âge avez-vous commencé à voyager sur les navires avec votre père?
R Je n'avais pas plus qu'une douzaine d'années, à peu près comme douze ans, quand j'ai commencé avec papa à naviguer, à bord des bateaux.
Q Maintenant, qu'est-ce que vous faisiez, à bord des navires, avec votre père?
R Ah bien, je le "watchais" faire, qu'est-ce qu'il faisait pour les rentrer et les sortir, et les havrer, je "watchais" tout ça.
Q Et puis, quand vous avez grandi, est-ce que votre père vous a laissé manoeuvrer les navires, parfois?
R Non, après que j'ai été grand, j'ai commencé un peu la pêche, je continuais toujours avec lui, et à l'âge de 26 ans, le secrétaire m'a dit d'appliquer pour une licence, il dit: "Je vois que tu rentres des bateaux tout seul," j'en ai rentré que papa n'était pas à bord.
Q Avant d'avoir votre licence?
R Avant d'avoir ma licence, j'en ai pris en dehors, et quand j'arrivais àBouctouche, le capitaine disait: Je crois que tu peux me rentrer? - je disais: O.K. - t'as peur d'arriver au port? - o.k.

Après ça, j'ai commencé, une couple

d'années après, j'ai passé mon examen à Miramichi pour ma licence.

Q Pour votre licence ici?

R Oui, j'ai passé l'examen là.

Q Avant de passer l'examen, vous aviez déjà entré des navires dans le port?

R Ah oui.

Q Tout seul?

R Bien, entré un tout seul, et sorti..

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que votre père était le seul pilote dans ce temps-là?

R Dans ce temps-là, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, vous souvenez-vous de la grosseur de ce navire-là?

R Ca, c'était un bâtiment de France, les voiles carrées; il n'était pas bien gros.

Q C'est un bâtiment à voiles?

R Un bâtiment à voiles qui venait de la France.

Q C'est vous qui l'avez entré tout seul?

R Je l'ai rentré tout seul. Je l'ai pas sorti, papa l'a sorti, j'étais avec. Je n'ai pas voulu

me risquer à le sortir, je n'avais pas de licence.

Q Les bateaux à voiles, pour entrer ça dans le port, est-ce qu'ils avaient un moteur?

R Non, on attendait le bon vent pour le rentrer.

Q Et puis, c'est vous qui donniez les commandes pour les voiles?

R Oui, puis dans ce temps-là, je les savais toutes par coeur. "Astheure", je ne m'en rappelle pas, parce qu'il y a trop longtemps de ça; il n'en vient plus.

Q Maintenant, vous dites que vous êtes allé passé un examen à Miramichi?

R A Miramichi, oui.

Q Devant qui êtes-vous allé pour passer votre examen?

R Attendez une minute..... Preston qui était le pilote de Miramichi.

Q Devant le pilote de Miramichi?

R Oui. Ils étaient trois frères, dans le temps.

Q Quelle sorte d'examens avez-vous passés?

R Il m'a tout demandé qu'est-ce que je faisais en embarquant à bord d'un bateau, et il m'a demandé où était le "starboard side" le "port side", et tous les règlements de l'engin, pour le reculons, il m'a tout fait

ces questions-là, et comment l'attacher au quai, de tourner de bord, pour le détacher du quai; il m'a fait toutes ces questions-là. Il m'en a fait bien d'autres. Je ne me rappelle pas tout ce qu'il m'a fait dans le temps. Il y a longtemps de ça, 32 ans.

Q Est-ce qu'il vous a questionné sur les différentes bouées?

R Un petit peu, oui.

Q Les couleurs des bouées?

R Oui, les couleurs des bouées sur chaque bord que je passe en entrant et en sortant, il m'a tout demandé ça.

Q Est-ce qu'il vous a questionné sur les courants, les marées?

R Oui, il m'a demandé ça aussi, il m'a demandé quel courant il fallait que je passe sur un bateau sous un pont, comme un pont qui se "rouvre".

Q Est-ce que vous en avez un ici?

R On avait un pont; il n'est pas ouvert "astheure".

Q Il n'est plus ouvert?

R Non. Et on passait, le pont ouvrait et on montait les bateaux dans la rivière.

Q Oui?

R Ah oui.

Q Alors, vous passiez à travers le pont?

R A travers le pont, oui.
Q C'est un pont qui ouvrait, ça?
R Oui.
Q Avec un "swing span"?
R Avec une machine dans le milieu qui tournait pour virer le pont.
Q Et le pont était dans le sens de la rivière?
R Oui.
Q Et vous passiez là?
R On passait là, on montait comme un demi-mille, un mille plus haut, et il chargeait du bois et il descendait. Il y a, alentour de ça, vingt-neuf aller à trente ans, certain.
Q Maintenant, le pont est fermé?
R Le pont est fermé, et depuis ce temps-là, il n'en a pas passé d'autres; il doit y avoir dans les vingt-neuf ans qu'il n'en a pas passé.
Q Vingt-neuf ans qu'il n'en a pas passé?
R Qu'il n'en a pas passé.
Q Est-ce que vous avez déjà eu des accidents avec des bateaux?
R Ah, je vais vous le dire, on a pris le bateau sur le fond, mais d'accident, on n'en a pas eu.
Q Vous n'avez jamais frappé de quai?
R Peut-être un petit peu, des fois.

Q Du gros dommage?

R Un qui a fait du dommage, mais c'est le capitaine qui a rentré le bateau, il n'a pas voulu m'écouter, il n'a pas voulu jeter l'ancre, et le courant était fort, et il a rentré dans le quai. Moi, je n'avais pas d'affaire là-dedans.

Q Le capitaine a pas suivi vos conseils?

R Il n'a pas suivi mes conseils, c'était un bateau allemand, et il a dit qu'il allait l'attacher lui-même au quai. Je l'ai laissé faire, j'ai sorti de la "wheelhouse" tout net, et il a rentré comme vingt-huit pieds (28') dans le quai de Irving. Moi, j'en étais clair.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a eu d'autres accidents à part celui-là?

R Ah, bien peu; il y a des fois que ça touche un petit peu, mais pas des gros dommages.

Q Pas de gros dommages?

R Je ne crois pas, pas moi, ceux que j'ai rentrés; on est obligé absolument de toucher le quai.

Q Mais il n'y a pas eu de gros dommages?

R Non, pas de gros dommages.

Q Maintenant, les navires qui échouent dans le port, est-ce que ça vous est arrivé a vous d'échouer des navires?

R Quelques fois, oui, ça arrive toujours, ça.

Q Et comment est-ce que ça arrive?

R Bien, des fois il n'y a pas assez d'eau, et on prenait trop de chance dessus; on prenait des chances, des fois qu'il allait passer, et il s'arrêtait.

LE PRESIDENT:

Q Un bateau qui avait trop de tirant d'eau?

R Oui, trop de tirant d'eau.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Qu'est-ce que vous faisiez, dans ce temps-là?

R On attendait, la mer montait un petit peu, et il marchait.

Q Quelle est la nature du fond au havre?

R Ah, ici, c'est quasiment tout du sable et de la vase un peu; il y a "cut" de roche à un endroit, de la roche, bien droit, quatre-vingts pieds (80') de large.

Q Vous allez indiquer ça sur la carte 4441 déposée comme exhibit 320?

R Ici.

Q Alors, on va indiquer ça par un cercle en rouge sur la carte?

R C'est la "cut" de roche qui est ici,

vous savez; là, il y a pas mal d'eau, ici, droit dans le mi-temps du chenail, c'est raisonnable, il y a quatre-vingts pieds (80') de large, et de chaque bord, c'est de la pierre, de la roche, là.

Q Maintenant, est-ce que c'est le seul endroit où il y a de la roche, dans le port?

R Oui, bien, en haut, il y en a un petit peu de roche, je ne sais pas, c'est bien plat, le fond.

Q En haut, qu'est-ce que vous voulez dire, en haut?

R Ici, là, juste un petit bout, de là à venir ici.

Q D'ici aller là?

R Plus près. Ici, c'est le trou d'eau.

Q Indiquez en rouge sur la carte avec le chiffre 2; et le premier endroit où il y a des roches, c'est indiqué en rouge avec le chiffre 1.

Maintenant, est-ce que les navires se sont déjà endommagés sur ces roches-là?

R Non, pas à Bouctouche.

Q Pas à Bouctouche, jamais?

R Je ne crois pas, pas à ma connaissance

Q Pas à votre connaissance?

R Pas à ma connaissance.

Q Maintenant, votre chenail, est-ce qu'il y a bien du courant dans le chenail?

R Dans les grandes mers, quand le courant part, il marche dans le plus près de quatre et demi à l'heure.

Q Est-ce que ç'a déjà été mesuré par quelqu'un, ça?

R Non, mais on a une bonne idée là-dessus, et les bateaux, les capitaines ont une bonne idée, à peu près comment le courant marchait.

Q Et est-ce que le courant va toujours dans la même direction?

R Oui, à rentrer et à sortir.

Q A rentrer et à sortir?

R Oui.

Q A chaque marée?

R A chaque marée.

Q Quelle est la hauteur des marées que vous avez ici?

R Dans les marées de lune, les grandes marées, ça à peu près quatre pieds (4') de descendant.

Q Les autres?

R Les autres, deux pieds (2'), deux pieds et demi (2½').

Q Et le courant change avec les marées?

R Le courant change avec les marées, oui; c'est les lunes qui règlent ça à Bouctouche, ici.

Q Maintenant, le quatre noeuds, est-ce que c'est quand la marée sort ou quand la marée entre?

R Comment vous dites ça?
Q Le courant de quatre noeuds?
R Ah, c'est dans les marées de lune, ça.
Q Dans le montant ou le baissant?
R C'est toujours pareil, des fois plus fort; ça dépend comment haute et comment basse qu'elle descend.
Q Et puis, quelle est la direction du courant par rapport au chenail?
R C'est-à-dire, sur quel bord qu'il marche?
Q Oui.
R Bien là, il marche, pour un bout, il marche sur le franc nord, nord et sud.
Q Voulez-vous me montrer ça sur la carte, s'il vous plaît?
R Il va venir à peu près jusqu'ici, nord et sud, ici, là, c'est à trois cent dix-sept (317), c'est la rentrée, ça.
Q A partir du point A?
R Oui.
Q Jusqu'où?
R Sortir droit, justement à la rentrée du havre.
Q A partir du point A jusque...
R A sortir ici.
Q Jusqu'au point B, ici?
R Oui, à peu près là.

Q Le courant suit quelle direction entre les points A et B?

R Ca ne fait pas tout à fait nord, ça fait dans les trois cent dix-sept (317) sur le compact, à l'entrée.

Q Alors, il suit à peu près le chenail?

R A peu près, oui, ici et là.

Q A l'intérieur?

R Oui, de là aller là, il descend plus comme ça.

Q Alors, du point A vers l'intérieur du havre à Bouctouche, le courant suit le chenail?

R Il suit le chanail un peu, oui.

Q Maintenant, est-ce que ça vous cause des difficultés, ce courant-là?

R Il faut faire attention, dans les gros courants qui va descendre, et on entre un bateau, il faut faire attention dans les tournées, et il faut bien "watcher" ça et prendre le bateau d'avance, parce qu'on prend d'avance assez, il ne pourra pas tourner, parce que le courant embarque dans son côté, et c'est droit, et à la sortie, c'est la même chose.

Q Est-ce que c'est vous qui accostez votre navire vous-même?

R Ca dépend; il y a des bateaux que le capitaine les attache eux autres mêmes, et d'autres, c'est nous autres qui les attachent au quai.

Q Est-ce que ça arrive souvent que les capitaines attachent leurs navires eux-mêmes?

R Surtout les bateaux des lacs, les barges des lacs; le restant, c'est le pilote qui prend soin de les attacher au quai.

Q Les bateaux de haute mer, c'est vous qui les attachez?

R Oui.

Q Et les bateaux des lacs, c'est le capitaine?

R C'est le capitaine, presque tous.

Q Maintenant, quand vous êtes à bord du navire, qu'est-ce que vous faites pour diriger le navire dans le havre?

R On se met le plus près de celui qui gouverne, et on donne nos ordres.

Q A qui donnez-vous les ordres?

R A celui-là qui gouverne.

Q Et les engins, est-ce que vous donnez des ordres pour les engins?

R Les engins, s'il y a un maître, où il est, ou le capitaine, on donne les ordres à lui; et si je suis tout seul avec le gouverneur, c'est moi qui garde le télégraphe, c'est le pilote qui garde le télégraphe; s'il y a un maître ou un capitaine, bien là, on lui dit; des fois ils nous diront: Le télégraphe est là.

Q Maintenant, est-ce que c'est pareil, ça, sur les bateaux de haute mer et les bateaux des lacs?
R A peu près, oui, à peu près pareil.
Q Est-ce que ça arrive des fois que le capitaine des Lakers entre leurs navires eux-mêmes?
R Ca arrive des fois, il y a des fois qu'ils le rentreront tout seul avec le gouverneur pour entrer et sortir, pas sortir, tous, entrer, quand on arrive au quai, ils sortent, là; d'autres qui resteront là.
Q Est-ce que ça arrive des fois que le capitaine vous dit: Je vais le rentrer moi-même, mon bâtiment.
R Non.
Q Jamais?
R Il y en a qui ont entré tout seul, - qui ont rentré tout seul, le pilote n'était pas à l'entrée, et ils venaient au quai, mais ils ne l'ont pas fait deux fois de suite.
Q Est-ce que ça fait longtemps que c'est arrivé, ça?
R Dix à douze ans.
Q Mais dans les dernières cinq années, est-ce qu'il y a des navires qui sont entrés tout seul sans pilote?
R Non.
Q Même les petits navires?

R Pas que je me rappelle, moi. Je vais vous dire, les bateaux qui prennent des pilotes - ils prennent tous des pilotes.

Q Maintenant, le Guy Bartholoméo, c'est un petit navire, ça?

R Bien, il est assez gros pour Bouctouche.

Q Je m'excuse, je ne voulais pas impliquer que Bouctouche est un petit port, mais c'est un capitaine de cabotage, il devrait être capable d'entrer son navire tout seul.

R En général, il ne prendrait pas de chance.

Q Il prend un pilote?

R Il faut qu'il paye le pilotage quand même qu'il le rentrerait tout seul; alors, il ne prend pas de chances.

Q Il prend un pilote?

R Ah oui. Le chenail est bien méchant.

Q Est-ce que ça arrive qu'un bateau prenne un pilote pour son premier voyage dans la saison et au deuxième voyage qu'il n'en prenne pas?

R Non, ils prennent toujours un pilote.

Q Ils prennent toujours un pilote?

R Oui.

Q Maintenant, où est-ce que vous les prenez les navires, quand ils arrivent au large?

R Bien généralement, on s'appuie à peu près à un mille de la bouée.

Q A un mille de la bouée?

R A peu près.

Q Et la bouée est à quelle distance de l'entrée du port?

R A peu près à la rentrée.

Q Voulez-vous m'indiquer ça sur la carte 320?

R La bouée est à peu près ici.

Q C'est là que vous embarquez?

R Oui, elle est ici, la bouée noire.

Q La bouée noire est ici?

R Oui, bien, il y en a une autre ici; ça c'est la dernière.

Q On va marquer ça...

R A peu près vingt-trois pieds (23') d'eau.

Q ... avec la lettre "X" sur la carte 320. C'est là que vous embarquez à bord des navires?

R Comme un mille et demi de ce bord-ci. Il y a des bateaux qu'il faut venir jusqu'à ici pour embarquer à bord.

Q Ca arrive, ça?

R Ca arrive un peu; c'est des bateaux de l'autre bord.

Q Des bateaux de haute mer?

R Oui, qui n'osent pas approcher; d'autres qui viennent proche.

Q Maintenant, qu'est-ce que vous avez ici comme bateau pilote?

R Pour le bateau du pilote?

Q Oui?

R J'ai mon bateau à moi.

Q Vous avez votre bateau à vous?

R Oui.

Q Ca fait combien de temps que vous l'avez, ce bateau-là?

R Pas le même bateau, depuis mil neuf cent trente (1930) que j'ai un bateau à moi.

Q Depuis mil neuf cent trente (1930) que vous fournissez le bateau pour les pilotes?

R Que j'ai mon bateau, moi.

Q Maintenant, est-ce que c'est un bateau neuf que vous avez à l'heure actuelle?

R Un bateau de six ans.

Q De six ans?

R De six ans.

Q Alors, vous l'avez acheté ou construit vers mil neuf cent cinquante-sept (1957)?

R Je l'ai acheté il y a un an passé.

Q Vous l'avez acheté l'an passé?

R L'an passé, oui.

Q Maintenant, vous avez payé combien?

R Il me coûte mille dollars ($1,000.00).

Q La coque seulement, ça?

R Bien, il faut dire, tu sais, il coûterait plus que ça, mais..... l'engin que j'ai, bien, ça, il coûte alentour de ça.

Q Tout équipé, quelle est sa valeur, à peu près?

R Tout équipé, alentour de mille cinq cents dollars ($1,500.00).

Q Mille cinq cents dollars ($1,500.00)?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous avez de l'équipement comme un radio-téléphone à bord de ça?

R Non.

Q Pensez-vous que vous auriez besoin d'un radio-téléphone?

R Pas "astheure"; pas plus de bateaux qu'on a, on n'en aurait pas besoin.

Q Est-ce que vous avez un pavillon pour indiquer que c'est un bateau pilote?

R Oui.

Q Et la nuit, vous avez vos feux?

R Les lumières.

Q Les lumières de pilote?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que c'est vous qui transportez tous les pilotes à bord des navires?

R Non.

Q Alors, les autres pilotes, comment se rendent-ils?

R Ils s'arrangent pour aller eux-mêmes à bord.

Q Avec des pêcheurs?

R Des pêcheurs, des fois leur bateau à eux.

Q Ils ont leur bateau à eux-mêmes?

R .....

Q Ils ont leur propre bateau?

R Bien, pour le vrai, leur propre bateau, il n'y en a pas un qui ont leur propre bateau à eux, mais ils en ont toujours un, je ne sais pas comment c'est amanché, ce n'est pas mon affaire.

Q Maintenant, est-ce que ça arrive des fois que vous fournissez votre bateau à d'autres pilotes?

R Ah oui, ça arrive; j'ai fait bien des entrées.

Q Les règlements du district prévoient que vous pouvez charger cinq dollars ($5.00) pour les services du bateau pilote, pour aller mener un pilote à bord, et cinq dollars ($5.00) pour aller chercher le pilote lorsque le

navire s'en va, mais je crois comprendre que votre district charge plus que cinq dollars ($5.00)?
R Vingt dollars ($20.00).
Q Vingt dollars ($20.00)?
R Oui, pour les deux voyages.
Q Pour les deux voyages. Maintenant, vingt dollars ($20 00), est-ce que ça couvre vos dépenses d'opération de bateau, ça?
R Pas plus.
Q Pas plus?
R Pas beaucoup plus, non; on ne sauve pas de l'arrière, mais on ne sauve pas de l'avant, là-dessus, parce qu'il y a toujours des dépenses.
Q Est-ce que les navires s'objectent à payer vingt dollars ($20.00) pour les services de votre bateau?
R Ils en parlent pas, ils payent, puis .....
Q Est-ce que vous vous occupez de faire plaçer les amarres sur le quai? Est-ce que c'est vous qui faites ça?
R Non.
Q Ce n'est pas votre bateau qui s'occupe des amarres du bateau au quai?
R Non.
Q Qui est-ce qui fait ça?

R Ils embarquent toujours des hommes, des gars des lacs, ils débarquent leurs hommes, et ils attachent le bateau, et les "boats" de l'autre bord, ils engagent des hommes sur le quai.

Q Alors, vous n'avez rien à faire avec ça?

R Non. Je dirai où mettre les lignes, c'est tout.

Q Maintenant, qui est-ce qui vous avise quand les navires vont entrer?

R .....

Q Qui est-ce qui vous avise que les navires vont arriver ici et qu'ils ont besoin d'un pilote?

R Ils envoient toujours un message, à l'heure qu'ils seront ici, et la journée.

Q A qui envoient-ils le message?

R Des fois ils l'envoient au secrétaire, et d'autres fois à celui-là qui chargeait le bateau, et ils appellent toujours dans le téléphone, puis on le sait toujours d'avance.

Q Vous êtes trois pilotes, ici?

R Oui.

Q Alors, comment travaillez-vous? Est-ce que vous prenez chacun votre tour?

R On entre chacun notre bateau, et c'est divisé, chaque bateau à nous trois.

Q Chaque bateau est divisé en trois?

R Chaque bateau est divisé en trois. Si c'était un petit bateau, c'est divisé en trois, et s'il est un gros bateau, il est divisé en trois pareil; ça fait qu'on n'a pas plus un que l'autre.

Q Est-ce que ça arrive des fois qu'il y en a un qui manque son tour?

R Il y a des fois, oui.

Q Est-ce que vous divisez quand même?

R On divise quand même, hormis qu'il serait absent pour une couple de mois, trois mois, qu'il y aurait un pilote absent pour deux ou trois mois, bien là, on divise en deux; rien que pour un voyage ou deux, on change ça.

Q Maintenant, est-ce que vous divisez à chaque bateau ou à chaque mois?

R A chaque bateau, oui.

Q Qui est-ce qui prépare les comptes pour le bâtiment?

R C'est le secrétaire.

Q C'est le secrétaire?

R Oui.

Q Qui est-ce qui collecte l'argent?

R C'est le secrétaire qui collecte l'argent; des fois il nous paye à nous autres, et des fois le capitaine nous paye à nous autres, et on paye le secrétaire; mais généralement, il paye au secrétaire.

Q Est-ce que vous vérifiez, des fois, si le tonnage du navire, que le capitaine vous donne, est correct?

R Oui, ça va pas mal correct.

Q Est-ce que vous le vérifiez?

R Nous autres, ils ne nous trichent pas beaucoup là-dessus; ils nous donnent toujours le vrai tonnage.

Q Mais est-ce que vous vérifiez dans les documents, des fois, si ce qu'on vous dit est correct?

R Comment vous dites ça?

Q Est-ce que vous vérifiez, sur les papiers du navire, pour savoir si le capitaine vous donne le tonnage exact?

R Oui, si on ne comprenait pas, il nous montre le papier.

Q Il n'y a pas de soin de ce côté-là?

R Oui, il n'y a pas de soin. Si c'est un bateau qu'on connaît, des fois on ne demande pas le tonnage, on le sait nous autres mêmes.

Q Est-ce que ça arrive que des capitaines vous demandent de leur donner un pourboire ou de vous remettre une partie des frais de pilotage?

R Ca arrive un peu souvent, ça.

Q Qui est-ce qui fait ça? Les navires des lacs ou les navires à long cours?

R Ah, pour moi, je ne trouve pas de grosse différence; ils en demandent toujours assez.

Q Maintenant, est-ce que ça arrive que les pilotes donnent de l'argent au capitaine, comme ça?

R Pas moi.

Q Pas vous?

R Je ne donne pas d'argent à personne pour donner à un autre.

Q Mais vous le sauriez si les autres le faisaient?

R .....

Q Parce qu'ils vous remettraient moins d'argent?

R Il y en a des fois qui parlaient de mettre plus de pilotage et ensuite leur passer le reste à eux. Moi, je n'ai jamais fait ça.

Q Vous n'avez jamais fait ça?

R Non.

Q Ce n'est pas très..... est-ce que vous bénéficiez d'assurance chômage, comme pilote?

R Oui, l'hiver, oui.

Q Comme pilote?

R Oui..... non, pilote, ça, je ne sais pas, ils ne m'en ont jamais parlé; je fais la pêche, où je travaille, je n'en fais pas beaucoup.

Q Mais pour le pilotage?

R Pour le pilotage, il n'y a rien là-dedans; je n'ai jamais rien entendu là-dessus, il n'y a rien.

Q Maintenant, les Accidents du Travail, la Commission des Accidents du Travail, est-ce que vous tombez sous ça, comme pilote? Workmen's Compensation Board?

R .....

Q Le secrétaire va peut-être nous le dire.

LE PRESIDENT:

Q Au cas d'accidents, de blessures?

R Non, ça, je n'ai jamais.....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, est-ce que les pilotes ont des assurances groupe pour maladies, hospitalisation, accidents, comme pilote?

R Moi, je n'en ai pas; je ne sais pas, les autres, parce que ça coûte trop cher pour nous faire assurer pour la vie, pour pilote; le salaire n'est pas assez gros pour s'assurer comme ça, ça coûte cher, pour pilote.

Q Les autres pilotes sont plus jeunes que vous, je pense?

R Le plus vieux, Duplessis, je crois qu'il a rien qu'un an ou deux avec moi.

Q Il est devenu pilote après vous?

R Une couple d'années après, je ne me rappelle pas au juste; je sais que j'étais un an ou deux plus vieux que lui.

Q Est-ce que l'autre pilote a passé des examens comme vous?

R Il est supposé en passer; moi je n'ai jamais vu leurs papiers, qu'est-ce qu'ils ont fait.

Q Vous n'êtes pas au courant de ça du tout?

R Je n'ai pas été voir qu'est-ce qui a été fait.

Q Maintenant, est-ce qu'ils ont été apprentis avec vous, ces deux pilotes-là?

R Non.

Q Est-ce qu'ils pouvaient être apprentis avec d'autres pilotes?

R Le plus vieux des pilotes a suivi pas mal de temps son père, il avait une goélette qui naviguait, et je crois qu'il a navigué beaucoup avec son père.

Q Mais pas comme pilote?

R Non, pas comme pilote, il naviguait avec son père, qu'est-ce que je peux me rappeler.

LE PRESIDENT:

Q Par rapport au temps pris pour faire l'ouvrage, et la longueur du trajet

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Ca prend combien de temps pour entrer un navire?
R Le havre a sept milles de long.
Q Cinq milles de long?
R Sept milles. Plus près de trois quarts d'heure aller à une heure.
Q De trois quarts d'heure aller à une heure, pour entrer?
R Pour entrer, et sortir, sortir, un petit peu plus qu e celà, parce qu'il y a un chargement à bord, et il faut aller bien tranquillement avec.
Q Mais pour sortir, est-ce que vous êtes obligé de choisir les marées, de choisir l'heure?
R Oui.
Q C'est vous qui faites ça?
R Oui.
Q Vous avez des tables?
R Oui, il faut regarder à ça, pour avoir une bonne marée pour sortir les bateaux, parce qu'on a si peu creux.
Q C'est vous qui dites à l'agent l'heure à laquelle vous pouvez le sortir?
R Oui.
Q Est-ce que vous faites des sondages, vous, dans le port?
R Oui, quand on appréhende, on fait des

sondages, qu'il n'y a pas assez d'eau, on va sonder.

Q Faites-vous ça chaque année?

R Non, une fois de temps en temps.

Q Combien de fois...

R Tous les deux ans, quand il y a des mauvais sondages, quand il vient un bateau, qu'on veut avoir un bon jugement pour savoir combien de sondage d'eau.

Q Tous les deux ans?

R Tous les deux ans, avant; mais là, ils ont creusé, c'est meilleur.

Q Faites-vous du sondage à la perche ou avec une ligne de sonde?

R Avec une ligne, avec les pieds marqués dessus.

Q Maintenant, cette information-là que vous obtenez, quand vous faites des sondages, est-ce que vous donnez ça à d'autres pilotes aussi? Vous le dites à d'autres pilotes?

R Bien, les autres, je fais mon ouvrage, et eux autres regardent après leur; s'ils demandent combien j'ai trouvé d'eau, je leur dis; si c'est eux qui vont trouver de l'eau, ils me le disent.

Q Vous vous fiez de l'un à l'autre?

R Oui.

Q Vous avez assez confiance?

R Oui, s'ils demandent combien j'ai trouvé d'eau, je dirai juste combien c'est; et ils me le disent pareil.
Q Est-ce qu'il y a de la brume, ici?
R Pardon?
Q Est-ce qu'il y a de la brume?
R Ah oui, il y a de la brume.
Q Est-ce que vous entrez les navires dans la brume?
R Non, on n'entre pas dans la brume.
Q Un navire avec un radar, est-ce qu'il pourrait entrer?
R Non.
Q Pourquoi?
R On ne peut pas voir; à quatre-vingts pieds (80') de large, on ne peut pas entrer dans la brume, il faut voir comme il faut pour entrer, parce que c'est méchant et bien croche, ici.
Q Votre ouvrage, est-ce que vous faites ça surtout la nuit ou le jour?
R Le jour.
Q Est-ce que vous entrez des bâtiments la nuit?
R On en a entré, mais on a arrêté ça.
Q Pourquoi?
R Où il n'y a pas de lumière, on n'a pas le droit de les passer la nuit, on n'a pas le droit; c'est

contre la loi, ça.

Q Et les lumières, est-ce que vous en avez des bonnes - j'ai remarqué, sur la côte, qu'il y a des "range lights"; est-ce que ces "range lights"-là sont bonnes?

R Le premier set, c'est parfait, aller sur le pouvoir de la côte.

Q Dixon Point range lights?

R Oui. Celles-là sont bien pauvres.

Q Celles sur Indian Point sont pauvres?

R Oui, sont pauvres. J'ai su qu'ils allaient mettre sur le pouvoir de la rentrée, ce n'est pas celle-là qui est là, la lumière qu'il y a, j'ai su ça, qu'ils ont dit; celles-là sont pauvres.

Q A l'heure actuelle, est-ce que c'est à l'huile?

R A la paraffine, avec des lampes, avec des tuyaux rouges là-dessus, et ça ne donne pas de lumière; tandis qu'à Dixon, elles sont parfaites, - celles-là sont pauvres.

Q Les bouées, est-ce que vous êtes satisfait des bouées que vous avez ici?

R Oui, sauf à..... qu'elles ne sont pas toutes placées encore, je ne dis pas qu'elles ne sont pas vraies, parce que les bouées ont sorti rien que le neuf (9) mai, ici.

Q Vous n'êtes pas ouvert à l'année, ici?

R Non.

Q Combien de mois par année êtes-vous ouvert, à peu près?

R Ca va du premier (1er) mai jusqu'au premier (1er) décembre, le dernier novembre.

Q Maintenant, est-ce que l'hiver, le port est couvert de glace?

R Trois pieds (3'), deux pieds et demi à trois pieds.

Q Il n'y a pas moyen du tout d'entrer?

R Ah non.

Q Et à chaque printemps, ils mettent les bouées?

R Ils lèvent les bouées.

Q Est-ce que vous vous occupez de ça, où ils placent les bouées?

R Je les ai placées sept ans, puis ça ne payait pas assez, j'ai abandonné; il y en a d'autres qui ont mis des "tenders" plus bas.

Q Ca fait combien de temps que vous avez abandonné ça?

R Une douzaine d'années; il y a comme quinze ans que j'ai abandonné.

Q Maintenant, êtes-vous satisfait de la façon dont on place les bouées?

R Oui, puis il y a des fois, si elles ne sont pas juste à leur place, on avertit le bonhomme, puis on va avec lui lui montrer.

Q Et il les place suivant vos indications à vous?

R Oui; s'il ne le sait pas, on l'avertit.

Q Maintenant, avez-vous des recommandations à faire quant aux bouées et aux "range lights"?

R Si elles ne sont pas juste à leur place, on avertit le "harbour master", et là, il les avertit.

Q Mais à part ça, est-ce que vous aimeriez ça avoir des changements dans les bouées, avoir d'autres sortes de bouées?

R Non, je ne crois pas, je crois qu'elles sont correctes comme elles sont là; je ne me lamente pas parce que l'automne, on n'a pas de bouées, puis on entre les bateaux pareil.

Q Comment est-ce que vous faites?

R Ah, on s'en va à la "guess", on a les lumières en haut, dans le croche il y a des piquets de chaque bord, on passe dedans; ils mettent toujours des eaux basses marquées.

Q Pourquoi?

R Comme ici, il y a rien que neuf pieds (9'), là c'est le "mussel bed", une petite marque là et une marque ici.

Q A la bouée rouge à l'est de la bouée noire de "mussel bed"?

R Oui, puis on part, on vient ici, on suit toutes les marques.

Q Vous avez mentionné qu'ils plaçaient des piquets?

R Oui.

Q Est-ce que les piquets sont plantés dans le fond de l'eau?

R Dans la vase, une sonde, on appelle ça, du petit bouleau, ici, et ici, un piquet avec une planche noire, ici une bouée noire et des piquets de chaque bord.

Q Vous indiquez ça entre la bouée au sud de Priest Point, la bouée rouge et la bouée noire au sud de Indian Point.

R Oui.

Q Est-ce que ces piquets-là, c'est là à l'année longue?

R Non la glace défait tout ça; le printemps ils plaçent des neufs.

Q Et ça reste là tout l'été?

R Oui, tout l'été.

Q Et c'est avec ça que vous vous guidez?

R Oui, on passe dans le milieu.

Q Et ils plantent ces piquets-là dans le fond de l'eau?

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.

Commissaires:
ROBERT KNOWLTON SMITH, Esq.
HAROLD ALEXANDER RENWICK, Esq.
Me MAURICE JACQUES, procureur.

A BORD DU S.S. C.D. HOWE, Bouctouche,

Le vingt-quatrième jour de mai, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

LAURIE MAILLET, âgé de 40 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Votre profession?
R Je travaille dans un magasin, je suis boucher.
Q Vous êtes aussi le secrétaire de l'autorité

de pilotage?
R Oui.
Q Depuis mil neuf cent cinquante-quatre (1954)?
R Oui, à peu près.
Q Maintenant, vous avez entendu le témoignage de votre pilote?
R Oui.
Q Monsieur Maillet, en autant que les facilités physiques du port sont concernées: les bouées, le chenail, etc., est-ce que vous désirez ajouter quelque chose à son témoignage?
R Non, les pilotes savent mieux à l'égard du port que moi-même.

Excusez, peut-être à part que la brume, il a mentionné, bien, je ne pense pas que ce soit un port qui a beaucoup de brume; ce n'est pas, comme on dirait, à St-Jean.

Il y a de la brume un peu, je crois que ce n'est pas - je crois qu'il n'y a pas beaucoup de brume; je ne pourrais pas dire si..... je ne voudrais pas qu'on croirait que c'est un port qui a beaucoup de brume, qui désavantagetrop.
Q Maintenant, monsieur Maillet, les règlements du district ont déjà été produits, je n'ai pas l'intention de passer article par article avec vous dans ce

règlement-là; est-ce que vous en avez pris connaissance, du règlement de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui, on a lu ça.

Q Maintenant, est-ce que vous voulez donner à laCommission votre opinion sur ce règlement-là? Est-ce que c'est trop compliqué pour le district? Est-ce que ça vous créé des problêmes administratifs qui ne sont absolument pas nécessaires pour un district comme ça?

R Bien, franchement, on ne suit pas ça trop, parce qu'on n'a pas grand difficultés, à Bouctouche, ce n'est pas un gros port, puis les recommandations, c'est difficile de donner ça aux autres; peut-être qu'on pourrait parler de ça à la Commission de Bouctouche.

LE PRESIDENT:

Q C'est ça.

R Et le maller, l'envoyer à Ottawa.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Exactement, et vous enverrez ça à Ottawa?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que la Commission garde des minutes de ses assemblées?

R Oui, bien, on n'a jamais d'assemblées beaucoup.

Q Vous n'en avez pas une par année, au moins?

R On n'en a pas une par année, au moins.

O Non?

R Non.

Q Comment est-ce que ça se fait, ça?

R Je ne sais pas, je n'ai jamais été demander. On devrait, je crois bien, mais comme je vous dis, on ne considère pas le port avec un gros trafic, on ne s'en occupe pas trop, "tedben" pas assez.

Q Maintenant, vous étiez en fonctions quand monsieur Vincent Duplessis est devenu pilote?

R Oui.

Q Voulez-vous nous raconter de quelle façon vous avez procédé pour obtenir ce pilote-là? Est-ce que vous avez annoncé ça dans les journaux? Est ce que vous avez écrit aux personnes que vous connaissiez, pour obtenir ce nouveau pilote-là?

R Non, seulement qu'il demandait de devenir pilote parce que son père commençait à vieillir; il a déjà, je crois que c'est soixante et huit (68), "astheure".

O Monsieur Wellie Duplessis?

R Oui, son père est Wellie Duplessis. Ca fait qu'il voulait le remplaçer, il voulait être certain de pouvoir le remplaçer, il ne voulait pas que personne

d'autre prendrait sa place, il voulait avoir cette place-là, ça fait qu'on lui a donné une licence, qui a été fait par le "chairman"; ce n'est pas le secrétaire qui a suggéré ça.

Q Est-ce que vous lui avez fait passer des examens quelconque?

R Non, on s'est justement fié sur les autres pilotes ici, s'il était capable.

Q Mais vous-même, est-ce que vous savez si monsieur Vincent Duplessis a fait un apprentissage quelconque dans le port?

R Non, je ne sais pas, puis moi, je ne pourrais pas lui faire passer d'examen.

Q Et puis, est-ce que quand vous avez donné une licence à monsieur Vincent Duplessis, vous avez demandé à monsieur Mooney ce que monsieur Mooney pensait des qualifications de monsieur Vincent Duplessis?

R Bien, pour dire franchement, monsieur Mooney n'était pas trop en faveur, à cause..... je ne pense pas que c'était à cause qu'il n'était pas qualifié; surtout à cause qu'on n'avait pas besoin de trois. Deux, c'est certainement suffisant.

Q Je pense que c'est raisonnable, aussi?

R Oui. Un, ce n'est peut-être pas assez à cause qu'un peut être malade, mais deux doit être suffisant.

Q Maintenant, je vois sur votre rapport de mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent cinquante-huit (1958), qu'on va produire sous la cote 321, si vous voulez en prendre connaissance, et dire si c'est bien des copies de votre rapport qui sont exactes? Vous pouvez les consulter, les trois copies?

R C'a tout l'air correct.

Q Je vois que sur le rapport de mars mil neuf cent soixante et un (1961), monsieur Vincent Duplessis n'a reçu aucun argent?

R Oui, il n'a pas resté à Bouctouche, il travaillait en dehors.

Q Il n'était pas là?

R Il n'était pas là, il n'était pas payé.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), il a divisé un tiers - un tiers avec les autres?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce qu'il pilotait, en mil neuf cent soixante (1960), activement?

R Oui.

Q Il pilotait activement?

R Oui. S'il ne piloterait pas, on ne le paierait pas.

Q Les règlements actuels de mil neuf cent soixante (1960) prévoient que vous pouvez reçevoir un salaire

de cinq pour cent (5%) des revenus brut du pilotage, par année?

R Oui.

Q C'est déjà produit comme pièce 321. Il n'apparaît pas, pour mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante (1960) que vous avez perçu votre salaire. Est-ce que vous l'avez en fait perçu?

R Je ne l'ai pas marqué là dans les rapports.

Q Il n'est pas dans les rapports?

R Lorsque j'ai fait mon rapport, pour donner le salaire des pilotes, j'ai fait justement diviser le montant en trois, parce que le salaire de secrétaire n'est pas assez gros.

Je devrais le marquer, mais je ne l'ai pas marqué.

Q Mais vous l'avez reçu, en fait?

R Oui.

Q Je vous demande ça parce que dans un district, on s'est aperçu que le secrétaire ne le perçevait pas, il le laissait au pilote. Je ne dis pas ça pour que vous suiviez cet exemple?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Maintenant, est-ce que vous le perçevez à trois pour cent (3%) ou à deux et demi pour cent?

R Jusqu'à l'année dernière, il nous payait, il me payait - il payait le secrétaire quatre dollars ($4.00) du bateau, à moins des "tankers" qui étaient trois dollars ($3.00).

Le règlement a changé sur les dernières années, c'est cinq pour cent (5%). On n'a pas commencé à charger cinq pour cent (5%), je viens de le charger cette année.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q L'année dernière, vous avez chargé combien?

R Pareil, quatre dollars ($4.00) un gros bateau et trois dollars ($3.00) pour les "tankers".

Q Maintenant, vous êtes ici depuis mil neuf cent cinquante-quatre (1954), vous tenez ces rapports-là depuis mil neuf cent cinquante-quatre (1954). Etes-vous capable de nous dire quelque chose concernant le trafic maritime ici? Est-ce que ça va se développer? Il semble y avoir plus de navires maintenant que dans le passé; pensez-vous que ça va continuer?

R Il ne vient pas plus de navire qu'avant, réellement, il en vient moins à tous les ans, parce que l'année dernière, il n'en est pas venu beaucoup, puis cet été, ils ne pensent pas d'en avoir beaucoup non plus,

excepté le "tanker", le "tanker" vient plus souvent parce qu'il y a des grosses "tanks" ici.

Maintenant, dans le village de Bouctouche, on s'attend toujours d'avoir un développement, on espère tout le temps; on ne peut pas bâtir rien. C'est seulement mon opinion personnelle. On aimerait tant en avoir, du développement et de l'industrie; peut-être que le port pourrait faire du bien dans ce sens-là.

Q Pourrait grossir?

R Pourrait grossir. Peut-être que oui, pour améliorer la situation, je crois qu'à part du chenail qui n'est peut-être pas trop creux et pas trop large, à part ça, le trafic n'est pas épais assez pour changer grand chose.

Moi-même, je ne peux pas demander de quoi de même. "Tedben", si la Commission se réunissait et faire ça, recommander ça au département.

Q Maintenant, quelles sont les principales industries ici, à Bouctouche?

R C'est la pêche puis le bois.

Q Le bois, quelle sorte de bois?

R Surtout la pulpe.

Q Le bois de pulpe?

R Le bois de pulpe.

Q Des "pit props" et du "long lumber"?

R Des "pit props" on n'en voit pas beaucoup

dernièrement; il doit y en avoir un peu. - Puis la ferme.

Il n'y a pas d'industrie à part ça.

Q Et les navires qui viennent ici prendre de la cargaison, quelle sorte de cargaison prennent-ils?

R Surtout du "pulp wood".

Q Et vers quel endroit est-ce que c'est dirigé, ce cargo-là?

R Ca, je ne sais pas trop si ça ne va pas à New York, des places..... c'est ça qu'on dit; il vient des bateaux d'outre-mer, un peu, pas trop.

Q Maintenant, c'est vous qui gardez les livres de la Commission?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous avez comme livres?

R J'ai seulement un livre que je me suis fait, j'ai commencé l'année dernière, pour garder les bateaux qui entrent, avec le record des tonnages, le tonnage du bateau et le creseur, la "draft", et le montant d'argent.

Q Maintenant, c'est vous qui faites les factures pour le pilotage?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez vos propres factures pour ça?

R Oui, je me suis fait faire des factures par écrit, au "typewriter", c'est bien écrit; ça fait qu'on met les montants là-dessus.

Q Quelle information donnez-vous sur vos factures?

R On donne la "draft", la creuseur du bateau et le tonnage, puis le coûtage du bateau pilote, le "pilot boat"; puis des fois, il faut qu'il soit changé de place au quai, comme "moveage"; on donne ça comme détail.

Q Maintenant, dans les chiffres qui apparaissent dans votre rapport 321 en regard du nom de chaque navire, est-ce que ça inclus le "boat charge"?

R Oui.

Q Ca inclus le "boat charge"?

R C'est ça que le bateau a payé.

Q C'est ça que le bateau a payé?

R Oui.

Q Et puis, ça inclus le vingt dollars ($20.00) qui est chargé pour le service du bateau pilote?

R Oui, bien, en mil neuf cent cinquante-huit (1958), ce n'était pas vingts dollars ($20.00), c'était dix dollars ($10.00); vingt dollars ($20.00), ç'a seulement commencé l'année dernière, en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et puis, cet argent-là, est-ce que c'est divisé en trois, ou remis à chaque pilote?

R Le vingt dollars ($20.00) pour le "pilot boat" est donné au pilote qui va chercher le bateau,

mais le restant de l'argent est divisé en trois.

Q C'est vous qui faites la division?

R Oui, c'est moi qui reçois l'argent tout le temps.

Q Maintenant, est-ce que les pilotes vous signent un reçu quand ils reçoivent cet argent-là?

R Non.

Q Ils se fient à vous?

R Oui.

Q Et vous, dans vos livres, est-ce que vous obtenez un document du capitaine du navire, un document signé par le capitaine du navire, concernant le pilotage?

R J'en ai déjà eu un ou deux; rarement.

Q Rarement?

R Oui.

Q Alors, le pilote, lui, il ne fait rien signer par le capitaine?

R Non, le capitaine va signer le bill, par exemple.

Q Votre facture?

R La facture, oui, le capitaine va signer ça

Q Maintenant, vous avez entendu monsieur Mooney qui a dit que parfois les capitaines demandent au pilote de remettre une partie des droits de pilotage. Est-ce que vous êtes au courant de ça?

R J'en ai entendu parler, mais je ne peux pas vérifier rien, je ne peux pas vous dire.

Q Maintenant, une question bien délicate, et j'espère que vous allez pouvoir répondre aussi délicatement que possible: Est-ce que la politique intervient dans le pilotage, ici?

R Je ne m'en suis jamais aperçu.

Q Vous ne vous en êtes jamais aperçu. Est-ce que vos pilotes tombent sous le Workmen's Compensation?

R Non.

Q Le Unemployment Insurance?

R Non.

Q Rien du tout de ce genre-là?

R Rien de ça, pas d'assurance.

Q Savez-vous s'il y a des assurances quelconque sur le bateau pilote, ici, au point de vue pilotage?

R Sur le bateau..... le bateau pilote appartient au pilote, c'est des bateaux qu'ils ont emprunté des pêcheurs, s'ils ont des assurances, on ne sait pas; c'est l'assurance des pêcheurs, peut-être.

Q La Commission locale n'a pas exigé quoi que ce soit au point de vue assurances?

R Non.

Q Est-ce que vous émettez une licence